das AUTO MOTOR UND SPORT

Wozu Geschwindigkeits-Begrenzung?

Noch mehr Wärme für den VW

Cockpit des Formel 2-Porsche: der Tourenzähler genügt

WAS STIMMT NICHT MIT DEM BRM?

SAFT AUS BUNTEN SÄULEN

HEFT 23
8. NOVEMBER 1958
POSTVERLAGSORT STUTTGART

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Besonderes über Peugeot 403

(Siehe Heft 20, Seite 13, und Heft 21, „Briefe an die Redaktion")

„Pater peccavi" müßte ich nun sagen, wenn ich behauptet habe, daß der Peugeot 403 Spezial in seinen Fahrleistungswerten schneller als ein Porsche Super sei. Mein letzter Test-Porsche war leider ein 1500 Super, und der war eben nicht schneller.

Meine Freunde aus dem Haus Porsche haben sehr nette Worte für meine fahrerischen Qualitäten gefunden, doch wird mein Wert für den stehenden Kilometer bezweifelt. Da man dazu die Zeiten der Semperit Rallye herangezogen hat, muß ich selbst mit dieser Rallye antworten. Ein ausgeschiedener Porsche Carrera hat als absolut bestes Fahrzeug dieser Veranstaltung 36,0 sec für den stehenden Kilometer erreicht. Ein sehr schneller Super unter einem sehr guten Fahrer kam auf 37,2 sec. Damit würden nicht nur dem Carrera, sondern auch dem Super auf die von Porsche angegebenen 34,0 sec noch einiges fehlen. Der zweite Porsche Super benötigte sogar 40,4 sec! Aber: die Lösung ist für einen Eingeweihten sehr leicht. In der 1000 m-Strecke von Zeltweg, die hier zitiert wurde, ist eine Bahnüberführung eingebaut. Die Wagen starten gewissermaßen bergauf. Dazu herrschte noch starker Gegenwind, den der Peugeot natürlich bedeutend mehr spürt als der windschlüpfige Porsche. Last not least aber war Vogels Peugeot Spezial noch brandneu und noch nicht einmal richtig eingefahren. Er wurde durch Nacharbeit während der Saison noch um einiges schneller.

Der Veranstalter der Semperit-Rallye dachte auch nicht daran, daß man diese Zeiten einmal für Vergleichszwecke heranziehen würde. Es war ja nur die Relation der Fahrzeuge unter denselben Bedingungen zu prüfen. Der Ordnung halber erlaube ich mir, die bei dieser Fahrt gefahrenen Sonderprüfungszeiten anzuführen. Der Leser meines Peugeot-Artikels könnte sonst den Eindruck haben, ich hätte vielleicht doch zu dick aufgetragen. Die Resultate der Semperit-Rallye liegen zur Einsicht auf der Redaktion vor.

Strecke	Markl Porsche 1600 Super	Bachsler Porsche 1600 Super	Vogel Peugeot 403 Spezial
Bergprüfung Tulfes	288.1 sec	295.3 sec	287.3 sec
Bergprüfung Prebichl	201.8 sec	228.3 sec	209.0 sec
Bergprüfung Fochtenstein	401.4 sec	443.8 sec	387.8 sec
Beschleunigung und Wende mit Rückwärtsfahren in Völs	29.2 sec	29.6 sec	37.0 sec
Beschleunigung Zeltweg	37.2 sec	40.0 sec	40.4 sec
Bremsbeschleunigung Wien	15.8 sec	16.8 sec	16.4 sec

Im übrigen möchte ich noch einmal bemerken, daß es sich bei diesem Peugeot 403 ja nicht um einen Tourenwagen im üblichen Sinne handelt, sondern eben um einen reinen Spezialtourenwagen. Es sollte in meinem Bericht auch gar kein Vergleich zu einem Porsche gezogen werden, sondern ich wollte nur dem Leser einen ungefähren Anhaltspunkt geben, um welch schnelles Fahrzeug es sich bei diesem Spezial-Tourenwagen handelt.

Hans Patleich, Wien

Die Prinzengarde auf dem Nürburgring

(Siehe Heft 22, Seite 26)

Verständlicherweise haben wir Günther Molters Nachforschungs- und Aufdeckungsbemühungen zu den Vorgängen auf dem Nürburgring a) mit Interesse und b) mit einer gewissen Erheiterung gelesen, mit Erheiterung deshalb, weil er offenbar mit Fleiß in den Indizien herumwühlt, ohne die richtige kriminalistische Schulung zu haben. Schauen Sie sich das einmal an: Günther Molter wundert sich sehr darüber, daß der „nach dem Katalog 20pferdige Prinz" schneller war als der stärkere Saab. Erstens hatten die Prinzen, die beim Eifelrennen an den Start gingen, keine 20 PS, sondern 26 als Ergebnis der Verfeinerungsbemühungen, die laut Reglement zulässig waren, und zweitens sollte Günther Molter wissen, daß die Fahrleistung eines Wagens nicht allein von der Motorleistung abhängt, sondern beispielsweise auch vom Gewicht. Wer das Gewicht des Prinz mit dem Gewicht des Saab vergleicht, erkennt den feinen Unterschied. Auch sollte sich Günther Molter bei den Enthüllungsmaßnahmen daran erinnern, daß der Saab ein Dreiganggetriebe hat, der Prinz aber ein Vierganggetriebe. Mit Vierganggetriebe ist man in der Regel schneller.

Die sechs Konkurrenten, die dem Start fernblieben, meinten, wie Günther Molter schildert, daß der NSU-Prinz von Rosemarie Schleheck serienmäßig sei und daß sich in dem Abstand zu den vier Werks-Prinzen der Umfang der Werks-Verfeinerungsmaßnahmen manifestiere. Glauben Sie uns bitte aufs Wort: Rosemarie Schleheck fuhr haargenau den gleichen Prinz wie die Werksfahrer mit genau den gleichen Verfeinerungsmaßnahmen, wie sie bei den Wagen von Behra, Barth, Mahle und Herz angewandt wurden. Der Unterschied in der Placierung ergab sich aus der unterschiedlichen Fahrkunst, womit wir die Leistung von Frau Schleheck nicht herabmindern wollen. Als Frau fuhr sie ein ausgezeichnetes Rennen.

Günther Molter zitiert sodann „Motorrad"-Redakteur Leverkus, der seinerseits erforscht hat, daß man bei den NSU-Prinzen einen Kompressionsdruck von 9,8–11 kg/qcm festgestellt habe. Wir möchten daran erinnern, daß der Kompressionsenddruck nicht identisch ist mit dem Verdichtungsverhältnis. Das Verdichtungsverhältnis der NSU-Prinzen lag zwischen 1:7,1 und 1:7,3.

Und schließlich beweint Günther Molter das herbe Schicksal der Amateure, die sich schon seit ewiger Zeit darauf gefreut hatten, beim Eifelrennen endlich einmal unter sich ihren sportlichen Ambitionen frönen zu können. Derselbe Günther Molter hat bei früheren Anlässen immer wieder darauf hingewiesen, daß der Motorsport steht und fällt mit der Beteiligung der

Werke, womit er recht hat, und man kann, was das Eifelrennen angeht, annehmen, daß ungefähr die Hälfte der Zuschauer im Hinblick auf den Start der NSU-Werksmannschaft zum Nürburgring kam. Wenn sich nun ein Werk, in diesem Fall NSU, entschließt mitzumachen und die hohen Kosten nicht scheut, dann ist es, wie man bei Günther Molter nachlesen kann, auch wieder nicht recht, denn dann sind die Amateure furchtbar traurig. Im übrigen möchten wir noch sagen, daß wir von NSU nicht die Absicht hatten, die Amateure als Statisterie zu benutzen, – wir hatten uns vielmehr auf einen sportlichen Wettkampf mit den Vertretern anderer Werke eingerichtet. Dummerweise aber war plötzlich niemand mehr da.
Unsere Schuld?

NSU-Werke AG, Presseabteilung, Neckarsulm

Die NSU-Werke gehen leider an der Kernfrage sehr geschickt vorbei: Warum sie sich der technischen Überprüfung nach dem Rennen entzogen haben – was uns um so unverständlicher ist, als NSU davon spricht, das Werk habe ein gutes Gewissen und die 26 PS seien so erzielt worden, wie sie laut Reglement zulässig sind. Auch wir sind uns völlig darüber im klaren, daß der Kompressionsdruck nicht mit dem Verdichtungsverhältnis identisch ist. Motorrad-Redakteur Leverkus hatte auch lediglich festgestellt, daß der Kompressionsdruck von 9,8 bis 11 kg/qcm höher liegen würde als bei einem Serien-Prinz. Daß NSU sich werksseitig mit einer ganzen Mannschaft an solchen Veranstaltungen beteiligt, spiegelt das erfreuliche Interesse der Firma am Rennsportgeschehen wider. Um so mehr, meinen wir, müßte sich ein solches Werk den Spielregeln und Gesetzen, die es im Rennsport gibt, unterwerfen. Red.

Das Innenleben der Exportpreise

(Siehe Heft 19, Seite 24, und Heft 21 „Briefe an die Redaktion")

Einer Ihrer Leser ging kürzlich auf die Kosten italienischer Wagen in der Bundesrepublik ein: Es sind nicht allein die italienischen Autos, die hier billiger als im Herstellerland verkauft werden. Es trifft auch für die englischen Wagen zu. Nehmen Sie den Jaguar 3,4 Ltr. Preis in Deutschland: DM 18 700.–. Preis in England: £ 1.672,75. Legt man einen Kurs von 12 DM pro £ zugrunde, dann kostet der Wagen dort umgerechnet rund DM 20 065.–. Will nun aber ein Engländer ein deutsches Auto erwerben, so wird der Preis dafür sorgen, daß er schließlich doch zum englischen Gefährt zurückkehrt. Als Beispiel die Isabella TS, die hier für einen Preis von DM 8305.– erhältlich ist. Preis in England £ 1.426,75. Das sind ca. DM 17 112.–, mehr als das Doppelte also. Und fast soviel, wie der Jaguar 3,4 bei uns kostet.

Herbert Fischer, Rodenkirchen

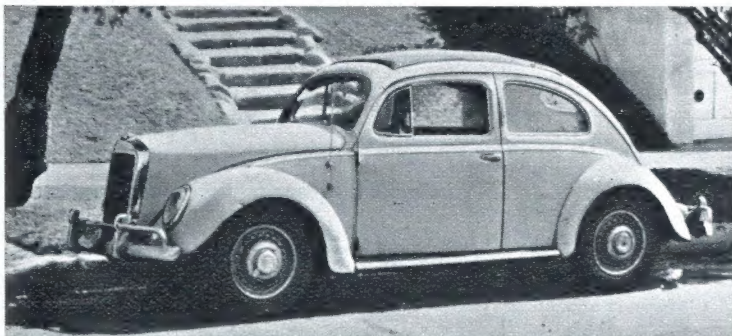
Michelin X-Reifen

(Siehe „Briefe an die Redaktion", Heft 20 und 22)

In der Praxis ist es wohl so, daß kaum ein Fahrer eines Personenwagens über die Eigenschaften verschiedenartiger Reifen unterrichtet ist. Nun sollte man aber zumindest annehmen, daß wenigstens diejenigen, die Reifen verkaufen, darüber genau Auskunft geben können.
So oft ich eine Reparaturwerkstätte oder eine Autozubehörhandlung betrete, stelle ich folgende Frage: „Ich fahre Michelin X-Reifen und möchte jetzt zusätzlich für den Winter auf die Hinterräder M + S-Reifen auflegen. Würden Sie mir dazu raten?"
Bis heute hat noch nicht eine einzige Firma von rund 10 befragten mir davon abgeraten.

Willi Kübler, Mittelstadt (Neckar)

Volks-Mercedes



Das gibt's nur einmal und natürlich in Kalifornien. Da hat jemandem die ewig gleiche Form des VW nicht mehr gefallen, und für den Mercedes hat es nicht gelangt. So wurde eben gebastelt, und es entstand der V-M. Übrigens gar nicht schlecht ausgeführt, alles paßt, die Haube geht auch auf, und der Kofferraum ist etwa doppelt so groß wie beim Original. Motor unverändert, Speichenrad-Atrappen.

H. G. Schwarz, Los Angeles

Darf CD alles?

In Bonn erlebte ich kürzlich an einer Großkreuzung nahe der Rheinbrücke, daß, entgegen der durch Posten geregelten Fahrtrichtung, zwei Wagen mit CD-Schild durchfuhren. Auf das Trillerpfeifensignal des Polizeibeamten fühlte sich der Fahrer des einen CD-Wagens immerhin veranlaßt, zu halten. Als der an der Kreuzung stationierte zweite Schutzmann nunmehr erkannte, daß es sich um einen CD-Fahrer handelte, winkte er nur müde ab. Motto: Die anzuzeigen, hat keinen Zweck . . .
Das kann man in Bonn jeden Tag erleben. Ich kann die Fälle nicht zählen, bei denen ich mit eigenen Augen CD-Fahrzeuge bei roter Ampel über Kreuzungen fahren oder ungeniert den weißen Strich überqueren sah. Dies alles ist möglich, weil man im vergangenen Jahrhundert, als man noch

keine Kraftfahrzeuge kannte, die gesamte Diplomatie von der Polizeigewalt und Rechtshoheit des Landes, in welchem sie tätig war, ausnahm. Damals war es jedoch auch nicht üblich, daß Angehörige des Diplomatischen Corps nahezu täglich Bürger des Landes, in welchem sie akkreditiert sind, in persönliche Gefahr brachten bzw. dazu auch nur Gelegenheit hatten. Die Popularisierung des Kraftfahrzeugs hat es mit sich gebracht, daß nicht nur die Missionschefs, die in der Regel von Berufsfahrern sehr korrekt durch den Verkehr gebracht werden, sondern das ganze Rudel der Mitarbeiter durch CD-Schilder eine Art Freibrief in Anspruch nehmen, der zum mindesten in demokratischen Ländern als anachronistisch zu bezeichnen ist.
Der Bürger kann nicht eine Art Freiwild des Verkehrs bleiben gegenüber Leuten, denen nicht nur die Macht des Motors, sondern auch noch eine rechtliche Ausnahmestellung in den Kopf gestiegen ist, die in die Zeit der Demokratisierung des Verkehrs nicht mehr hineinpaßt. Wir sind nicht die rasenden SS-Gruppenführer losgeworden, um uns von anderen „Hoheits"-trägern über den Haufen fahren zu lassen. Es ist daher dringend erforderlich, daß die zuständigen Behörden sich daran machen, das internationale Immunitätsrecht in bezug auf die Teilnahme am Kraftverkehr in zeitgemäßer Richtung umzuwandeln und den korrekten Verkehrsteilnehmer wirksam zu schützen.

Dr. Günter Wehenkel, Bonn

Geschwindigkeitskontrollen

Nachdem in meiner Heimatstadt sich die Geschwindigkeitskontrollen der Polizei mittels dreier mit Funksprechgeräten ausgerüsteter Wagen (Zeitkontrolle der beiden ersten, Kasse beim dritten) mehren, schlage ich vor, daß alle die Fahrer der Gegenfahrbahn, die die Kontrolle bemerken, die entgegenkommenden, bereits mit einem Bein in der Verkehrssünderkartei stehenden Fahrer durch einmaliges Aufblenden (oder Lichthupe) warnen. Für den Fall, daß die Polizei böse wird, wäre eine Ausrede (Anlaß zur Lichthupe durch gefährliche Verkehrssituation, falsches Überholen, Fahrer des anderen Wagens guter Bekannter usw.) leicht zu finden.
Gegen diese Methoden unserer Freunde und Helfer könnte kameradschaftliches Zusammenhalten helfen. Hoffentlich setzt mich die hiesige Polizei nicht schon der Zuschrift wegen auf ihre schwarze Liste.

Dr. H. Zwirner, Mönchengladbach

Frankreichs Stärke: Straßenlage

(Siehe Heft 22, Seite 13)

Haben Sie zu einem guten Witz den Mut?
Das Auto steht – das Mädchen ruht!
Ich les' seit Jahren Ihre Zeitung –
trotzdem sehr lang ist meine Leitung!
Drum sei gestattet eine Frage –
Wer hat hier die Straßenlage?

Dr. med. dent. K. Waterstradt, Uslar/Solling

Natürlich der Citroen DS 19. **Red.**



Mercedes hinter Gittern

Dieses Gitter habe ich mir als Moskitoschutz vor meinen Wagen gebaut, und es hat sich gut bewährt, wenn sich auch über das Aussehen streiten läßt. Es hat mir in Spanien und hier in Afrika gute Dienste gegen die riesengroßen Insekten und gegen Steinschlag geleistet. Das Gitter ist mit vier Flügelmuttern befestigt und kann leicht montiert und abgenommen werden.

J. Voggenreiter, z. Z. Nouasseur, Marokko

Fiat-Turbolino, sehr preisw. zu verkauf. Schuhmann, Augsburg, Brunhildenstr. 2

Turbolino

Wer noch nicht glaubt, daß die Zukunft schon begonnen hat, konnte aus der „Schwäbischen Landeszeitung" vom 4. Oktober eines Besseren belehrt werden. In Augsburg kann man Turbinenautos schon gebraucht kaufen!

Wilhelm Martini jr., Augsburg

Autobahnparkplätze

(Siehe auch Heft 21, Seite 2)

In Heft 11/1956, Seite 9 stand in AUTO, MOTOR und SPORT ein Artikel mit dem Titel „Es stinkt am Rande der Autobahnen". Auf meiner diesjährigen Ferienfahrt mußte ich leider feststellen, daß diese Zustände an den Parkplätzen immer noch bestehen. Dabei ist mir eine Idee gekommen, wie man diesen unliebsamen Dingen begegnen könnte.
Vor einigen Jahren sah ich auf einer Camping-Ausstellung (ich glaube, es war in Düsseldorf) unter anderem folgendes Bild: In der Größe eines

mittleren Messestandes wurde ein Waldstück gezeigt mit angedeuteten Bäumen im Hintergrund, links und rechts ca. 1 m hohe Sträucher, der Waldboden mit Gras und anderen Kleinpflanzen bedeckt. Links bis zur Mitte war alles verstreut, was der Parkplatz- bzw. Campingbesucher zurückläßt: leere Konservendosen aller Art, zertrümmerte und ganze Flaschen, Pappbecher, schmutziges Butterbrotpapier, Pappschalen und andere Dinge, im Hintergrund war angedeutet, daß sich auch noch ein Mensch zu bestimmten Zwecken niedergelassen hatte. Auf der rechten Seite des Ausstellungsstückes befanden sich eine Bache (weibl. Wildschwein) mit ca. 6 bis 8 kleinen Frischlingen, und darüber stand: Seht Kinder, hier waren Schweine!
Ich bin der Meinung, wenn man dieses Bild in fester, unverwüstlicher Form malen oder zeichnen könnte, um es an den Park- und Campingplätzen aufzuhängen, würde sich jeder getroffen fühlen. Es dürfte niemand angenehm sein, wenn man ihn mit einem Schwein vergleicht, und das würde eine bessere Wirkung haben als das neue Schild „Halte Deinen Parkplatz sauber!"

Aug. F. Intveen, Wuppertal-Elberfeld

Und es wird weiter bestraft!

Die schöne Stadt Bielefeld, deren Aufbauerfolge nach dem Kriege beispielhaft sind, liegt am Fuße des Teutoburger Waldes. Auf dem Kamm des Gebirges befindet sich eine prachtvolle Promenade, auf der ein Fahrverbot berechtigt besteht. Sie wird an einer Stelle von einer Nebenstraße gekreuzt. In Unkenntnis der örtlichen, recht unklaren Verhältnisse werden an dieser Kreuzung häufig Kraftfahrzeuge geparkt, indem diese seitlich neben der Promenade auf einem Grasstreifen abgestellt werden, niemanden hindernd oder belästigend. Es gibt dort aber einen Mann, der sich als Naturfreund ausgibt und diese Eigenschaft darin erschöpft, daß er systematisch Anzeigen bei der Polizei gegen solche Parksünder erstattet. Die Bielefelder Polizei geht dem jedesmal nach und erläßt Strafmandate. Wer geschickt ist und beim Gericht Einspruch einlegt, hat Glück. Denn das offensichtlich sehr viel vernünftigere Gericht stellt die Verfahren regelmäßig ein. Der angebliche Naturfreund hat deswegen großen Kummer und zeigt weiter am laufenden Band an. Und die Polizei erläßt unverändert weiter Strafmandate!
Ein riesiger Verwaltungsapparat wird jedesmal in Bewegung gesetzt, die betreffenden Kraftfahrer werden mit Recht verärgert und meiden das ungastliche Bielefeld in Zukunft, das so schon überlastete Gericht wird damit behelligt. Und zum Schluß kommt nichts hierbei heraus!

Karl Schroeder, Ibbenbüren

Ist Ölwechsel noch erforderlich?

(Siehe Heft 19, Seite 11)

Es trifft keinesfalls zu, daß die in Frage stehenden Gleitlager ausschließlich von Vanderwell, England, geliefert werden. Unsere Firma beliefert beispielsweise seit Jahren die Fa. Daimler-Benz zu mindestens 90% – wahrscheinlich mehr – mit Dreistofflagern. Sie können also nicht behaupten, daß die deutschen Gleitlager in dieser Ausführung nicht serienreif seien. Genau wie wir liefern auch andere deutsche Gleitlagerhersteller diese Ausführung.

Glyco-Metall-Werke, Daelen & Loos GmbH, Wiesbaden

Die Motoren des Mercedes-Benz 300 SL und des Porsche Carrera (Pleuellager) werden mit Gleitlagern der englischen Firma Vanderwell ausgerüstet. Der Borgward-Rennsportmotor hat Glyco-Gleitlager. Andere Motoren in den verschiedenen Mercedes- und Porsche-Typen werden wahlweise mit Gleitlagern von Vanderwell, Glyco und anderen deutschen Herstellern ausgestattet. Red.

Auto Union-Zahlen

(Siehe Heft 21, Seite 17)

Gerade habe ich Ihr Heft 21 mit der „Schau der deutschen Autos" erhalten. Ich glaube nicht, daß ich zu betonen brauche, daß diese Übersicht sehr gelungen ist. Nur haben sich leider auf der DKW-Seite einige Fehler eingeschlichen.
Der Preis für das AU 1000 Coupé de Luxe ist mit DM 7225.– angegeben. Der Wagen kostet DM 6950.– zuzüglich DM 175.– für Klimaanlage, also insgesamt DM 7125.–. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/st ist mit 28 sec angegeben. Werkseitig liegt der Mittelwert mit 25,1 sec fest. Bei fast sämtlichen Tests liegt er wesentlich darunter. Eine namhafte Fachzeitschrift, die für ihre vorsichtigen Angaben bekannt ist, hat diesen Wert mit 24,5 sec angegeben.
Das Gewicht des AU 1000 SP (diese Abkürzung bedeutet „Spezial", nicht „Sport") beträgt 950 kg, die Motorleistung 55 PS, der Preis DM 11 950.– einschließlich Klimaanlage. Die Reifengröße wird jetzt mit 1,55–15 angegeben.

Hans Schimpke, Auto Union Presseabteilung, Düsseldorf

Die Beschleunigungsangaben für den AU 1000 entnahmen wir unserem Testbericht in Heft 17/1958. Sie beruhen, wie alle Beschleunigungsangaben unserer Übersicht, auf an Testwagen gemessenen Werten. Über die geänderten Daten des AU 1000 SP lagen uns zur Zeit der Veröffentlichung leider keine zuverlässigen Unterlagen vor. Die Preise für das AU 1000 Coupé waren in der Preisliste auf Seite 8 richtig angegeben. Red.

Keine Fahrgestelle für 3=6 Monza?

(Siehe „Ganz kurz", Heft 22)

Ihre Meldung trifft insofern zu, als sich die Auto Union bisher nicht bereitgefunden hat, Fahrgestelle mit 55 PS-Motoren freizugeben. In der Belieferung mit 900 ccm 40 PS- und 1000 ccm 44 PS-Fahrgestellen bestehen dagegen keine Schwierigkeiten.

Fritz Wenk, Heidelberg



SIEMENS

Siebscherkopf

Kammscherkopf

Der Siemens-Rasierer mit Tandemschnitt

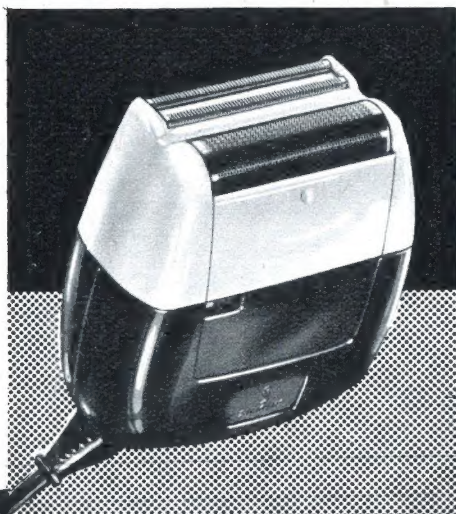
Der neue Siemens-Rasierer mit Tandemschnitt schafft die Rasur, die jeden Mann begeistert:

schnell mit den großen Flächen der zwei verschiedenen Scherköpfe;

gründlich mit dem Tandemsystem. Gleichzeitige Grob- und Feinrasur für lange und für kurze Haare;

hautschonend mit den verschieden großen Löchern im Scherblatt des Siebscherkopfes. Dadurch paßt sich die Rasur empfindlichster Haut und stärkstem Bart individuell an.

Siemens-Rasierer mit Tandemschnitt 98 DM einschließlich geschmackvollem Etui



SEH 111

SIEMENS-ELECTROGERÄTE AKTIENGESELLSCHAFT

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel † (VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart) · Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann · Redaktion Dieter Korp · Reinhard Seiffert · Ulrich Sempert · Richard von Frankenberg · Italien: Conte Dr.-Ing. Lurani · England: Gordon Wilkins, London · Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris · USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Don O'Reilly, Daytona Beach · VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 6 71 40/79, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stuttgart.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

INHALT

8. NOVEMBER 1958 23
35. JAHRGANG



Unser Titelbild
Das Cockpit des Porsche 1,5 Liter-Rennwagens, der sich auf Anhieb als schnellster Formel II-Wagen erwies.
Foto: Weitmann

Italienische Bleistifte

zeichneten in letzter Zeit die neuen Linien verschiedener britischer Wagen. Farina entwarf für Austin die Karosserien des Austin Healey Sprite und des Austin A 40, und das soll erst der Anfang einer neuen Austin-Karosserielinie sein. Von Touring stammt der Entwurf des schnellen Aston Martin DB 4, und Michelotti arbeitet neuerdings mit Standard zusammen. Als erstes unterzog er den Vanguard (unser Bild) einer Auffrischung und änderte Kühlergrill, Zierleisten und Heck. Mehr über Neuigkeiten aus England finden Sie im London-Bericht auf Seite 20.

Ganz kurz

Noch mehr Geld

benötigt BMW, um die bereits in Angriff genommene Umstellung des Produktionsprogramms beenden zu können. Der Bedarf wird mit 45 Mill. DM angegeben. 10 Millionen sollen über eine Staatsbürgschaft bereitgestellt werden, die restlichen 35 Millionen sollen die Hausbanken zur Verfügung stellen. In einer Pressemitteilung wies BMW darauf hin, daß die Umsatzentwicklung im laufenden Jahr sehr gut gewesen sei. Die Entlassung von Arbeitskräften sei nicht vorgesehen. Bei Anlauf des neuen Programms sei sogar noch mit einem zusätzlichen Bedarf an Arbeitskräften zu rechnen. BMW beschäftigt zur Zeit etwa 7000 Personen.

Beim Zweitakter

will die Auto Union bleiben, und sie teilte in diesem Zusammenhang der Presse folgendes mit: „Aus gegebener Veranlassung weist die Auto Union Gm bH. im Einvernehmen mit der Daimler-Benz AG. darauf hin, daß das Fertigungs-Programm der Auto Union unverändert weitergebaut wird, insbesondere wird wegen der ausreichend bekannten Vorzüge des Zweitaktmotors sowohl der neue DKW als auch das bisherige Programm ausschließlich mit Zweitaktmotoren ausgestattet sein. Diese Tatsache war schon Gegenstand der Vereinbarung beider Häuser anläßlich ihres Zusammenschlusses, und hieran wird sich auch in Zukunft nichts ändern." Die „gegebene Veranlassung" waren Gerüchte, wonach bei Daimler-Benz ein Viertaktmotor für die Auto Union in Entwicklung befindlich sein sollte.

Friedrich Flick

soll zur Zeit an der Organisation einer deutsch-französischen Autogruppe arbeiten, berichtete die „Süddeutsche Zeitung". In anderen Blättern wurde das Gerücht berichtet, daß Flick sich zusammen mit Krupp ernsthaft bemühe, das Volkswagenwerk zu kaufen.

Jubiläumszahlen

Wilhelm Garbe, Vorstandsmitglied der Continental Gummi-Werke AG, Hannover, am 27. Oktober 65 Jahre.

Paul Arendt, Konstruktionschef der Büssing Nutzkraftwagen GmbH, Braunschweig, am 28. Oktober 65 Jahre.

Wilhelm Gieschen, Betriebsdirektor der Carl F. W. Borgward GmbH, Bremen, am 2. November 50 Jahre.

Wolfgang Oehme

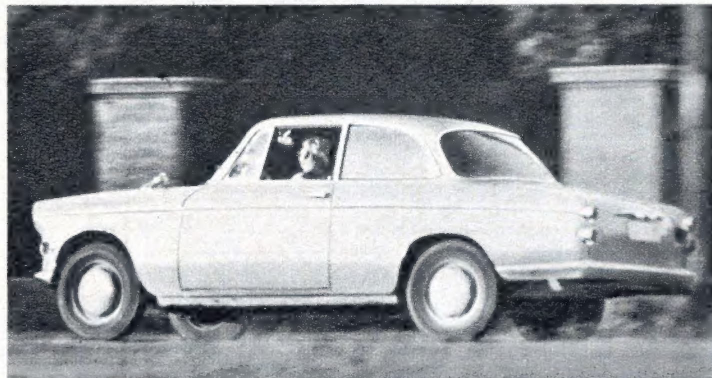
wurde als Nachfolger des in Ruhestand getretenen Dr. Sven von Müller Leiter der Public Relations-Abteilung der Esso AG.

Den Elmer A. Sperry-Preis

der dem verstorbenen Ferdinand Porsche und dem VW-Generaldirektor Professor Nordhoff für Konstruktion und Bau des VW verliehen wurde, nehmen Professor Nordhoff und Ferry Porsche am 13. November in New York in Empfang.

Renault und Alfa Romeo

schlossen einen Vertrag für technische und kommerzielle Zusammenarbeit im Rahmen des Gemeinsamen Marktes ab. So werden Renault-Fahrzeuge in Italien über die Alfa Romeo-Organisation und Alfa Romeo-Fahrzeuge in Frankreich über die Renault-Organisation verkauft werden. Natürlich tauchen sofort in der deutschen Presse Vermutungen über einen Einschluß der NSU-Werke, die ja bereits mit Alfa Romeo in einem ähnlichen Vertragsverhältnis stehen, in dieses Abkommen auf. Andere Gerüchte sprechen von Kontakten zwischen NSU und Simca.



Ob er nachher wirklich so aussehen wird, weiß man natürlich nicht. Immerhin macht er den Eindruck eines gutgewachsenen Autos, das die Mittelklasse bei den Personenwagen ebenso wie bei den Sportwagen interessanter machen kann. Bis er in endgültiger Form vor uns steht, wird wohl noch ein Jahr vergehen: der neue BMW 1600. Foto: Steidle

Die Ford Werke AG

in Köln haben den Vertrieb der Simca-Vedette-Fahrzeuge aufgegeben, nachdem jede finanzielle Verbindung zwischen Ford und Simca durch den Verkauf der Ford gehörenden Simca-Akien an Chrysler beendet wurde. Bisher ist noch nicht bekannt, durch wen die Vedette-Fahrzeuge in Deutschland nunmehr verkauft werden sollen.

Ein gutes Geschäft

sind die Abgaben aus dem Kraftverkehr nach wie vor für den Fiskus. Vom Aufkommen an Mineralölsteuern und -zöllen sowie an Beförderungssteuer wurde jeweils immer etwa nur ein Drittel für Straßenbau verwendet, der Rest also zweckentfremdet:

(in Mill. DM)	Aufkommen	verwendet für Straßenbau	für andere Zwecke
1953	1073	297	776
1954	1178	296	882
1955	1705	460	1245
1956	2034	670	1364
1957	2225	744	1481

Für höhere Geschwindigkeit

auf der Autobahn Frankfurt–Heidelberg setzte sich die Kreisverkehrswacht Mannheim ein. Man hält eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/st für sinnvoller. Als Argument wird unter anderem angeführt, daß die jetzige Begrenzung Fahrer von Kleinwagen veranlasse, mit Höchstgeschwindigkeit zu fahren. Das sei gefährlicher, als wenn ein schneller Wagen 120 km/st fahre und so die Kolonne auflockere. Außerdem sei der schlechte Zustand der rechten Fahrbahn dafür verantwortlich, daß vielfach links gefahren werde.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung

auf den im Bau befindlichen englischen Autobahnen wird nach Auffassung des britischen Verkehrsministers Watkinson nicht erforderlich sein. Auch die in England bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung in Ortschaften auf 30 mph (48 km/st) will man möglicherweise auf 60 km/st erhöhen, weil sie sich als unnötig und hinderlich erwies. Überschreitungen beanstandet die britische Polizei schon seit einiger Zeit nicht mehr.

Zu 30 DM Geldstrafe

verurteilte der Münchener Verkehrsrichter Dr. Robert Kregel einen Autofahrer wegen Nichtanhaltens an einem Stoppschild. Nach Aussage zweier Polizisten sollte der Autofahrer nicht angehalten haben, während zwei Mitfahrer des Angeklagten, ein Bauingenieur und ein Gerichtsreferendar, aussagten, daß der Wagen am Stoppschild kurz angehalten worden sei. Die Aussagen der beiden Polizeibeamten widersprachen sich insofern, als der eine behauptete, das Fahrzeug sei mit unverminderter Fahrt in die vorfahrtberechtigte Straße eingebogen, während der andere erklärte, es habe seine Geschwindigkeit vor dem Einbiegen erheblich vermindert. Der Richter ließ alle 4 Zeugen, die sich bereit erklärt hatten, ihre Aussagen zu beeidigen, unvereidigt, und zwar bei den Polizisten mit der Begründung, daß auch bei einer Beeidigung keine gründlichere Erforschung der Wahrheit zu erwarten sei, bei den Zivilisten dagegen, „weil ihre Aussage für die Wahrheitsfindung unerheblich" sei. „Wenn hier zwei unbescholtene Zeugen nichts zu sagen haben, habe ich es auch nicht", erklärte daraufhin der Verteidiger und verzichtete auf sein Plädoyer. Nach Urteilsverkündigung legte er sofort Revision wegen Verstoßes gegen die Prozeßordnung ein: der Richter hatte dem Angeklagten nicht das ihm zustehende letzte Wort erteilt.

Hamburgs Bürgermeister Brauer

will die katastrophalen Verkehrsverhältnisse seiner Stadt auf eine merkwürdige Art und Weise bessern: In einem Artikel in der SPD-Wochenzeitung „Vorwärts" bezeichnete er den Plan der Hamburger Baubehörden, ein großzügiges Netz kreuzungsfreier Straßen über und unter der Stadt anzulegen, als „grotesk". Er ist der Meinung, ein solches Straßennetz sei nicht menschenwürdig und zerstöre das Stadtbild, und man hielte damit das Auto für wichtiger als den Menschen. Brauers Attacke wurde in den Kreisen seiner eigenen Partei mit wenig Verständnis aufgenommen und wird vielleicht dazu beitragen, ihn zu einem vorzeitigen Rücktritt zu veranlassen.

Mit 313 Silben

in der Minute hält Bundesverkehrsminister Seebohm im Bundestag den Geschwindigkeitsrekord im Reden. An zweiter Stelle liegt Bundesverteidigungsminister Franz Josef Strauß. Bundeskanzler Adenauer bringt es dagegen nur auf 156 Silben.

Zitate

„Die Revolution des rollenden Rades, die dem Freiheitsdrang des Menschen entspringt und den Kampf aller gegen alle heraufbeschwört, habe den Gesetzgeber gezwungen, ordnend und zähmend einzugreifen . . . Es könne nicht außer acht gelassen werden, daß einfach erscheinende Unterscheidungen, wie zum Beispiel ‚rechts vor links', vielen Menschen in der Augenblickssituation Schwierigkeiten bereite." (Aus einer ADAC-Information über ein Referat von Prof. Dr. Max Mikorey von der Universitäts-Nervenklinik München auf der ADAC-Juristentagung in Köln.)

*

„Im Gegenteil bringen solche Fahrzeuge Unruhe, Ärger und Nervosität in die Reihen der anderen Fahrer und verursachen schon äußerlich ein wirres Verkehrsbild." (Der Leiter der Abteilung Straßenverkehr im Innenministerium Baden-Württemberg, Ministerialrat Beyl, über die schnellen Fahrer.)

Hier irrte Ilse

Am 24. Oktober konferierte zwischen 7 und 8 Uhr morgens Ilse Werner im Süddeutschen Rundfunk. Sie flocht unter anderem die Mahnung ein, daß die Kraftfahrer wegen des Nebels „Stadtlicht" einschalten sollten. Auf Telefonanrufe korrigierte sie sich und empfahl nunmehr, Standlicht einzuschalten. Erneute Protestanrufe auf diese vorschriftswidrige und gefährliche Empfehlung wurden damit beantwortet, daß Frau Werner ihren guten Willen gezeigt habe und eine nochmalige Berichtigung nicht möglich sei.



In 14 Tagen: Heft 24

Einen Fahrtbericht über den Abarth 750 (siehe Bild) und einen großen Bericht über den Turiner Salon schreibt H. U. Wieselmann.

Warum Tachometer zumeist mehr anzeigen, als man tatsächlich fährt, erklärt Dipl.-Ing. D. Korp.

Der schon angekündigte Test des Mercedes-Benz 190 D, der wegen Erkrankung des Testers leider verschoben werden mußte, erscheint in Heft 24.

WARUM

Geschwindigkeits-Begrenzung ?

Weil etwa 15% aller Autofahrer gelegentlich schneller als 100 km/st fahren?

Weil man Teilerfolge, die anderen, längst fälligen Sicherungsmaßnahmen zu verdanken sind, der Geschwindigkeitsbegrenzung zuschreibt?

Diese und andere Fragen untersuchte H. G. Strepp

Es sei, daß noch durch keinen Streit die Wahrheit ausgemacht worden, so hat dennoch die Wahrheit bei jedem Streit gewonnen. Lessing

Die Statistik ist ein Mädchen im Bikini: man kann manches daran erkennen, aber das Wesentliche bleibt verhüllt. Volksweisheit

Nach etwa 80stündigem Studium von Statistiken und einigen anderen Untersuchungen muß ich gestehen, daß es mir nicht gelungen ist, wissenschaftlich korrekt die Unsinnigkeit von Geschwindigkeitsbegrenzungen zu beweisen. Aber auch nicht, daß sie einen realen Sinn haben könnten. Die Statistik gibt einem dazu – weder pro noch contra – keine brauchbaren Handhaben. Sie ist nicht mehr als eine komplizierte Fieberkurve, an der man zwar erkennt, daß der „Patient" Fieber hat, aber warum er Fieber hat, das bleibt sehr undeutlich.

Wiewohl sich Ärzte, wenn sie eine Krankheit finden wollen, nie auf die Aussage der Fieberkurve stützen können, sondern dazu andere diagnostische Wege einschlagen müssen, stützen die Befürworter der Geschwindigkeitsbegrenzung sich ausschließlich auf die Fieberkurve.

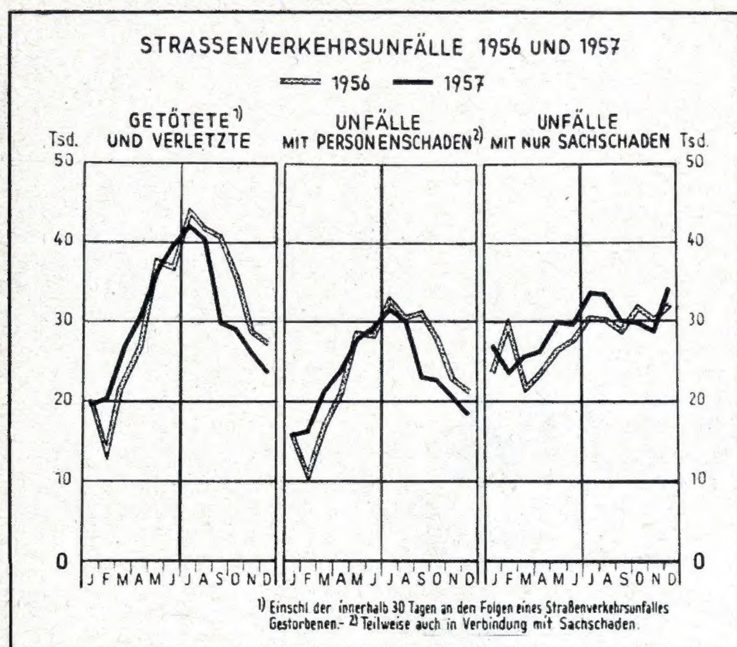
ES BLEIBT ALSO BEI DER POLEMIK

Für die Geschwindigkeitsbegrenzung spricht, daß bei kleinem Tempo die Unfälle harmloser werden. Immerhin muß man dabei aber bedenken, daß schon bei 80 km/st Frontalzusammenstöße mit einem Baum oder einem anderen Fahrzeug meist einen Toten verlangen. Und wenn man mit einem Personenwagen auf einen Lastwagen auffährt, dann sind nur 40 km/st für die Insassen auf den Vordersitzen tödlich. – Die Auffahrunfälle aber nehmen rapide zu; von 1954 bis 1956 stiegen sie um 60%. Die Gesamtzahl der Unfälle stieg dagegen im gleichen Zeitraum nur um 27%. Das spricht gegen die Geschwindigkeitsbegrenzung.

Für die Geschwindigkeitsbegrenzung spräche, daß nach der Abbildung aus der Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik", Heft 2/1958, die Unfallzahl im letzten Halbjahr 1957 abfiel und niedriger lag als im gleichen Zeitraum 1956. Denn: ab 1. September 1957 darf man in Ortschaften nicht mehr schneller als 50 km/st fahren. Doch das Abfallen der Unfälle vom Sommer zum Winter wiederholt sich schon seit Jahren im gleichen Rhythmus; warum das so ist, darauf werden wir noch zurückkommen.

In dem bundesstatistischen Schaubild erkennt man nun allerdings, daß 1957 zum September hin ein zum Vorjahr recht steiler Abfall der Kurven stattfand. Die Tempobegrenzer schreiben das ihrer entsprechenden Maßnahme zu, wobei sie leider nicht laut genug sagen, daß gerade im September 1957 die „asiatische" Grippe in vollster Blüte stand; viele Schulen waren geschlossen, viele Betriebe arbeiteten nur noch mit der Hälfte der Belegschaft. Wer aber im Bette liegt, baut keine Verkehrsunfälle. Wie man an der Kurve der Unfälle mit Personenschaden (in der Mitte) erkennt, berichtigte sich der „schöne Erfolg" dann auch deutlich mit einem Abknicken der Kurve nach oben. Die Unfälle mit nur Sachschaden krabbelten schließlich sogar über die Vorjahrskurve.

Betrachtet man das ganze Halbjahr, um solche Zufälligkeiten wie Grippe-Epidemien auszuschalten, dann fiel die Unfallkurve nur um 2% steiler, d. h. die Tendenz zur Besserung war auch nicht viel besser. Setzt man die absolute Zahl der Unfälle zur Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge ins Verhältnis, dann hat sich die Tendenz um



8% gebessert. Das ist bei der allgemeinen Neigung zur Besserung, die wir seit Jahren beobachten können, kein großer Erfolg der Tempogrenze, zumal die Grippe da kurzzeitig energisch mithalf, sogar ganz offensichtlich wirkungsvoller als Tempogrenzen.

In dem Schaubild ist links auch die absolute Zahl der Getöteten und Verletzten graphisch dargestellt. Diese Zahl, so erschütternd sie sein mag, hat bei den Erörterungen um die Verkehrssicherheit aber nichts zu suchen, denn sie ist zum größten Teil durch den blinden Zufall bestimmt, d. h. man kann sie durch keine irgendwie geartete Maßnahme beeinflussen. Es hängt von dem Zufall ab, wieviel Personen bei einem Unglück im Auto saßen, oder ob ein Wagen einen einzelnen Fußgänger überfuhr oder in eine Marschkolonne fuhr.

DIE UNFALL-STATISTIK

Es steigen von Jahr zu Jahr:	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Zahl der Unfälle (pro 1000)	320	375	446	494	568	626	633
Zahl der Kfz (pro 1000)	2493	2930	3417	4103	4557	5053	5441
Es fällt:							
Unfallzahl pro 1000 Kfz	128,0	125,0	130,9	120,3	123,2	122,7	111,2

Man sieht, daß die absolute Unfallzahl nicht so schnell wächst wie die Zahl der Kraftfahrzeuge, woraus sich ergibt, daß die Zahl der von 1000 Autos gebauten Unfälle im ganzen gesehen stetig abnimmt. Darauf weisen die Gegner der Tempogrenze gern hin. Die Befürworter der Tempogrenze operieren dagegen lieber mit der absoluten Unfallzahl, weil das besser zum Schlagwort vom „Moloch Verkehr" paßt.

Für 1952/53 machen die Tempobegrenzler allerdings eine Ausnahme von ihrer Regel, denn da macht die Kurve der Unfälle pro 1000 Kraftfahrzeuge einen deutlichen Buckel nach oben; genau zu der Zeit, als die Hitlerschen Tempogrenzen aufgehoben wurden. – Ob das wohl von der Raserei kommt? Die Tempobegrenzler meinen ja, die Gegner meinen nein, weil doch in den folgenden Jahren trotz angeblicher Raserei die Zahlen sich wieder in den abfallenden Trend einfügen.

Also ein Streuwert? – Auch Streuwerte haben manchmal ihre Gründe, so zum Beispiel Schlechtwetter-Perioden. Ich fand eine andere Erklärung für diesen Buckel. Ich fand eine Kurve mit genau so einem Buckel: die Zahlungsunfähigkeiten. Wenn die Pleitekurve plötzlich steigt, nachdem sie vorher und nachher dauernd fallende Tendenz zeigt, dann deutet das auf eine allgemeine Spannung in der Wirtschaft hin. Der Koreakrieg war gerade zu Ende gegangen; er hatte für viele Betriebe (besonders der kleinen und mittleren Struktur) zu Rohstoff- und Kohlenverknappung geführt. Geld und Kredite wurden ebenfalls eingeengt, weil einige große Betriebe einen Korea-Boom erlebten. Die anderen aber wurden mitten im Wiederaufbau von Korea überrascht; gerade als sie angefangen hatten, alte aus den Trümmern geborgene und mehr schlecht als recht geflickte Maschinen durch neue zu ersetzen, begannen die Banken, über Nacht oft, mit dem Zurückpfeifen ihrer Kredite.

Es waren insgesamt zwar nur knapp über 5000 Pleiten und Vergleiche, doch wenn wir auf jede Pleite nur 20 Gläubiger rechnen, dann sind das schon 100 000 Betroffene – ein Viertel der Unfallzahl. Und jeder dieser Gläubiger drohte selber über seinen Verlust zu purzeln, denn bei ihm war die Masse so gering wie bei seinem Schuldner. Wir sind noch heute ausgesprochen kapitalarm. – Dazu muß man nun allerdings auch noch wissen, daß 57,5% aller zugelassenen Kraftfahrzeuge jeder Art der gewerblichen Wirtschaft gehörten (freie Berufe ausgenommen), und weitere 34,4% der Fahrzeuge gehörten den Angestellten und Arbeitern dieser Wirtschaft. Zusammen also 91,9% Fahrzeuge fuhren unter dem Stern einer besorgten Wirtschaft.

Mit geschäftlichen Sorgen fährt man so schlecht und unaufmerksam wie mit jugendlichem Liebeskummer. Ich habe das so ausführlich gezeigt, damit man endlich einmal erkennt, welche Faktoren außerhalb der Unfallstatistik den Verkehr beeinflussen können, wie wenig man sich auf die Statistik berufen darf, wenn es um die eigentliche Krankheit geht.

DIE EIGENTLICHE KRANKHEIT

unserer Verkehrsverhältnisse ist aber Folge zweier recht verschiedener Ursachen: des ungenügenden Straßennetzes und des mangelhaften Verantwortungsgefühls eines Großteils der Fahrer. Von den Straßenverhältnissen soll an anderer Stelle die Rede sein. Und die Fahrer? Sind diejenigen, die durch eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung vielleicht daran gehindert werden könnten, künftig gelegentlich schneller als 100 km/st zu fahren, wirklich die gleichen, die für die Mehrzahl der Unfälle verantwortlich sind? Sehen wir doch noch einmal die Kurve der bösesten Unfälle, derjenigen mit Personenschaden, an, die im Sommer zur Urlaubszeit ansteigt und im Winter abfällt. Und zur Urlaubszeit sind genau diejenigen Leute vermehrt unterwegs, die im Winter nicht oder nur wenig fahren. Freilich gibt es keine Statistik, die es beweist, aber der Augenschein sagt es um so deutlicher: diese Leute fahren nicht schnell. Sie fahren langsam. Und nicht nur das, sie fahren auch unkonzentriert. Sie halten das Fahren für eine so einfache Sache, daß sie sich bei 80 km/st auf der Autobahn beruhigt die Gegend ansehen und Butterbrote auspacken können. Werden sie konzentrierter fahren, wenn sie nicht mehr über 100 km/st hinausdürfen? Wird ihnen damit ihre Verantwortung so eingehämmert, daß sie sie keinen Augenblick mehr vergessen? Man könnte sagen: vielleicht, denn die Geschwindigkeitsbegrenzung in Ortschaften hat, wenn überhaupt, dann in der Weise gewirkt, daß die Unkonzentrierten zu bewußterem Fahren gezwungen wurden. Wenn man sich nicht immer daran hält – man weiß aber, daß man aufpassen muß. Wird die Begrenzung auf 100 km/st den gleichen Erfolg haben? Das ist sehr unwahrscheinlich, denn diejenigen, die es angeht, überschreiten diese Geschwindigkeit vermutlich erheblich seltener als die 50 km/st. Wenn es um psychologische Mittel geht, dann ist die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/st ein sehr ungenügendes. Wahrscheinlich sogar ein falsches, weil ihre Auswirkungen auf den gesamten Verkehr – wie die Erfahrungen auf der Strecke Frankfurt–Heidelberg zeigen – nicht gerade positiv sind.

WIRD VIEL ODER WENIG GEFAHREN?

Autos in Garagen und auf Parkplätzen machen keine Unfälle. Wie viele fuhren denn nun wirklich? Die Statistik weiß das nicht oder sie verschweigt es. Für Lastwagen, die der Beförderungssteuer unterliegen, müßten die genauen Jahres-Kilometerleistungen schnell zu haben sein. Für Personenwagen stehen uns aus privaten Marktforschungsuntersuchungen und sporadischen Erhebungen der Auto-Reparaturwerkstätten hinreichend genaue Zahlen zur Verfügung, die jedoch nie erwähnt werden.

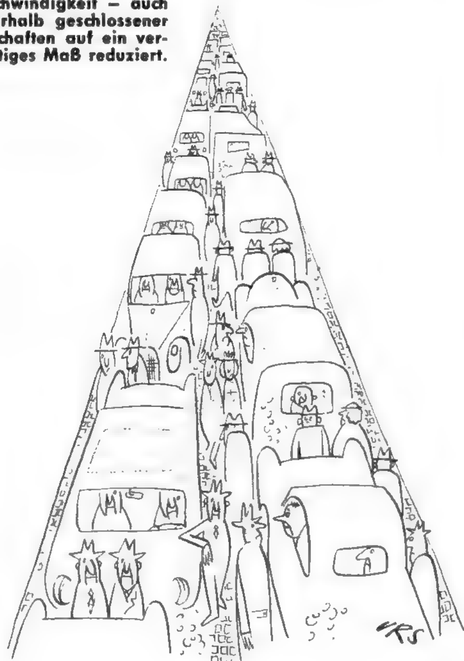
Durchschnittlich fährt jeder deutsche Personenwagen 25 000 km im Jahr; Lastwagen 30 000 km. Nehmen wir an, alle deutschen Kraftfahrzeuge führen 25 000 km jährlich. Amerikanische Fahrzeuge fahren nur 15 000 km im Jahr. Auch bei uns sinkt möglicherweise die Durchschnittszahl ab, da die Zunahme des Fahrzeugbestandes hauptsächlich auf Privatkäufer, also Wenig-Fahrer, entfällt, während sich der Anteil der vielfahrenden Wirtschaft nicht mehr wesentlich erhöht. Für 1955 wird man aber die Durchschnittszahl von 25 000 auf jeden Fall gelten lassen können, und darum verwende ich zum Vergleich von Deutschland und Amerika die Zahlen von 1955.

Amerika baute damals mit 65 Millionen Kraftfahrzeugen 1,35 Millionen Unfälle mit Personenschaden. Wir bauten mit 4,6 Millionen Kraftfahrzeugen 279 000 Unfälle mit Personenschaden, wobei sich 130 000 Motorrad- und Rollerfahrer selber wehtaten und (so nehme ich einmal an) einem Drittel (= 47 000) aller verletzten und getöteten Fußgänger. Ich muß also insgesamt 177 000 Unfälle der Motorräder mit Personenschaden ausgliedern, um amerikanische Autofahrer mit ihren deutschen Kollegen vergleichen zu können. Lastwagenfahrer sind dabei. Es bleiben für Deutschland noch 102 000 Unfälle auf 2,26 Millionen Autos, Lastwagen, Busse und Sonderfahrzeuge (ohne Anhänger), von

denen jedes Fahrzeug 25 000 km (Durchschnitt) fuhr. Macht 56,5 Milliarden Fahrzeugkilometer.
In Deutschland kommen auf 1 Million Fahrzeugkilometer 1,81 Unfälle mit Personenschaden (vom blauen Fleck bis zum Tod); in den USA macht ein Auto, wenn es eine Million Kilometer fährt, 1,39 Unfälle mit Personenschaden, also rund 30% weniger.

AMERIKA IST DOCH TYPISCHES BEISPIEL

Alle Jahre wieder fahren unsere Experten nach den USA, um alle Jahre wieder bei der Rückkehr zu verkünden, daß die Amerikaner immer noch Tempogrenzen auf (selbst) ihren sechs- bis achtbahnigen Autobahnen haben; je nachdem zwischen 96 und 120 km/st für die Höchstgeschwindigkeit. Aber auch eine für die geringste Geschwindigkeit, die zwischen 70 und 80 km/st liegt. Von letzterem, recht bedeutsamen Trick reden unsere Tempobegrenzler nicht gerne, denn dieser Trick läßt sich bei uns nicht verwirklichen.
Für amerikanische Begriffe sind unsere Autobahnen vorsintflutlich – worin man den Yankees leider recht geben muß. Schon das verbietet eine Geschwindigkeitsbegrenzung nach unten, es sei denn, wir verbieten allen Lastwagen und allen Personenmobilen bis einschließlich zum Volkswagen die Benutzung der Autobahn, denn gerade diese Fahrzeuge stehen dem Tempolimit nach unten (wie nach oben auch) im Wege.
Der Lloyd Alexander ist keineswegs das schwächlichste Mobilchen in unseren Landen; er nennt sich selber ja auch ein „richtiges Auto". Um auf die in USA vorgeschriebene untere Geschwindigkeit zu kommen, braucht dieses „richtige" Auto etwa 27 sec (der VW 20 sec). Ein amerikanisches Normalauto wie der Chevrolet oder der Plymouth braucht aber nur 13–14 sec, um auf die in USA erlaubte Höchstgeschwindigkeit zu kommen. Das ist aber noch nicht alles.
Bei 70 oder 80 km/st geht unserem Mobilchen (und selbst dem VW) langsam die Puste aus. Um von der amerikanischen Mindestgeschwindigkeit auf die deutsche Höchstgeschwindigkeit (100 km/st) zu kommen, braucht der Lloyd Alexander 28 sec, der VW braucht 18 sec und der Plymouth macht das mit einem mächtigen Satz nach vorn in 5 sec.
Wir wissen jetzt, daß sich die Amerikaner Geschwindigkeitsbegrenzungen leisten können, ohne dabei eine Minderung der Verkehrsleistung befürchten zu müssen. Aber nicht nur, daß sie sich ein Tempolimit *leisten* können, ist Grund für seine Einführung: man kann die amerikanischen Wagen zwar herrlich schnell auf höchstes Tempo bringen (in knapp 60 sec auf 160 km/st), aber es ist selbst auf einem flachen, hindernisfreien Salzsee meist lebensgefährlich, sie ebenso schnell wieder von dem Tempo herunterzuholen. Es ist sogar unmöglich, wenn man das ein paarmal auf einer Strecke von etwa zwei Kilometer versucht; die Bremsen streiken dann. Es ist nicht alles Chrom, was glänzt; jeder kleine europäische Wagen hat eine bessere Straßenlage und Bremse als das beste (weil teuerste) amerikanische Auto, der Cadillac.
Was für die Amerikaner bei ihren Tempo-Gedanken ein technischer Imperativ von super-kategorischer Art ist, das kann uns also kalt lassen. Die General Motors und Ford können zwar fein immer neue Karosserien fabrizieren; sie können überhaupt gut fabrizieren, d. h. in Mengen herstellen. Aber die Mercedes oder Citroen, die durch Jahre hindurch im gleichen schlichten Kleidchen erscheinen, haben jedes Jahr eine ein wenig bessere Bremse oder bessere Straßenlage oder sparsameren Spritverbrauch.



Geschwindigkeit – auch außerhalb geschlossener Ortschaften auf ein vernünftiges Maß reduziert.

DIE UNESCO HAT GESAGT ...

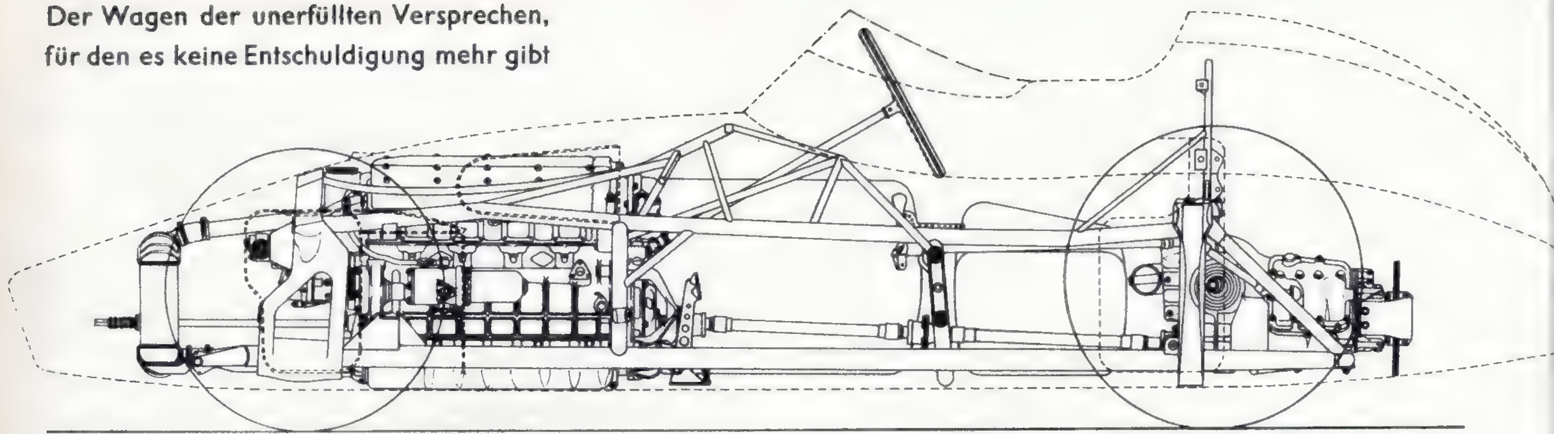
daß an unserem unfallreichen Verkehr in Deutschland zu 70% die Straßen die Schuld hätten. Mit solchen arroganten Urteilen geben sich unsere Verkehrs-Meyer erst gar nicht ab. Sie wissen, obwohl oder weil sie betriebsblind sind, wie man sagt, daß unsere Straßen „nur zu einem verschwindend geringen Teil", nämlich mit etwas über 9% an den Unfällen beteiligt sind. Immerhin schwankt diese Beteiligung zwischen etwa 20% im Januar und 6% im Juli; das hängt ganz vom Wetter ab ... Und eben nicht von den Straßen, wie man sieht.
Ich kann meinen Lesern verraten, was die Unesco meint. Mehr Unfälle als auf den Autobahnen passieren immer noch auf den Bundes- und Landesstraßen; das Verhältnis ist 3:100.
Und nun habe ich einen Augenöffner für die Öffentlichkeit: 97% aller Bundesstraßen und Landstraßen 1. Ordnung zusammengenommen sind nicht breiter als 5,50 m. Mehr noch: 4,7% der Bundesstraßen und 35,1% der Landstraßen 1. Ordnung sind sogar nicht breiter als nur 4,50 m. Nehmen wir alle deutschen Überland-Straßen (außer Autobahnen und Feldwegen) zusammen, also Bundesstraßen, Landstraßen 1. Ordnung und Landstraßen 2. Ordnung zusammen, dann sind davon 77,2% höchstens 5,50 m breit. Die höchstzulässige Breite deutscher Straßenverkehrs-Fahrzeuge beträgt 2,50 m.
Begegnen sich zwei höchstzulässig Breite auf einer 5,50 m breiten Straße, dann bleiben 0,50 m (ein wenig mehr als der Unterarm lang ist) als Sicherheits-Abstand übrig. Bei der Begegnung mag das nur kurz dauern, aber beim Überholen ...
Machen wir diese 5,50 m breite deutsche Normalstraße um 1,00 m breiter, dann gibt das 18% an Flächenzuwachs. Es gibt aber darüber hinaus einen Sicherheitsabstand von 1,50 m, und das sind 200% (zweihundert!) mehr Sicherheit. Behalten Sie das im Auge! Geben Sie als „öffentliche Meinung" dem Bundesfinanzministerium den Tritt, den dieses Ministerium vor einigen Tagen dem Bundesverkehrsminister gab: „Es gibt kein Geld für forcierten Straßenbau!" – Da hat mir Dr. Seebohm zum ersten Male richtig leid getan. Wir setzen ihm schon genug zu; nun schwingt er sich wirklich zu etwas Vernünftigem auf, da schießt ein Staatsbeamter aus einem anderen Ministerium unter Wasser.

WO LIEGEN DIE GRÖSSEREN CHANCEN?

Es wurde in den letzten Jahren immerhin einiges an unseren Straßen getan, und angesichts der frappanten Wirkung solchen Tuns läßt sich mit einiger Vorsicht das langsamere Steigen der absoluten Unfallzahl und das Fallen der relativen, auf 1000 Fahrzeuge umgelegten Zahl schon erklären.
Was kann dagegen aber eine Tempobegrenzung an Chancen bieten? Von der möglichen Verstopfung einmal abgesehen. Es gibt da eine wissenschaftlich sehr korrekte und gewissenhafte Privatuntersuchung des Präsidenten der Bundesverkehrswacht, Prof. Dr. W. Linden: „Geschwindigkeiten von Personenkraftwagen auf der Autobahn" Linden stellte in seiner mehrjährigen Untersuchung fest, daß 85% aller Personenwagenfahrer auf der Autobahn nicht schneller als 100 km/st fahren, daß knapp über 80% deutlich unter 100 km/st bleiben und daß nur 1% schneller als 125 km/st fährt. 14% überschreiten also die neuerdings wieder geplante Tempobegrenzung nur innerhalb der Grenzen, die in den USA bei sonst vernünftigem Verhalten des Fahrers straffrei „durchgehen".
Angesichts der Lindenschen Untersuchung frage ich mich nun, was man sich Großes von der Geschwindigkeitsbegrenzung versprechen darf, die doch ohnehin von der großen Mehrheit schon seit vier Jahren eingehalten wird. Man merkt das doch selber, wenn man mit 100 km/st über die Autobahn fährt: Wann wird man da schon einmal überholt?! Die nur 15% der Schnellerfahrer kann man nach den Regeln der unbestechlichen Mathematik nicht für die Mehrzahl der Unfälle verantwortlich machen, weder derer mit Personenschaden noch derer mit nur Sachschaden.
Welchen Wirkungsgrad kann also die Tempobegrenzung haben? Wir kappen bei 15% Autofahrern etwa 25 km/st der Geschwindigkeit ab. Da die Geschwindigkeit auf die Zerstörungskräfte aber quadratischen Einfluß hat, bringt uns die Beschneidung um 25 km/st einen Gewinn von etwa 56%, den wir aber mit den 15% nach den Regeln der Rechnung für den Gesamtwirkungsgrad multiplizieren müssen. Es kommen dann an Nutzen theoretisch nur 8% heraus ($0{,}15 \times 0{,}56 = 0{,}08$). Demgegenüber gewinnen wir bei einer Verbreiterung der schmalen Landstraßen um nur einen Meter jeweils örtlich 200%, die mit dem Anteil dieser zu engen Straßen multipliziert ($2{,}0 \times 0{,}772 = 1{,}544$) also eine Chance von theoretisch 154,4% ergibt. – Wenn die Chancen so ungleichmäßig 8:154 verteilt stehen, dann kann sich jeder meiner Leser ausmalen, welcher Scharfsinn hinter den Apostelgehirnen der Geschwindigkeits-Temperenzler schnarcht. – Die Unesco hatte schon recht; ihre „Arroganz" ist fest gegründet.

Fortsetzung Seite 43

Der Wagen der unerfüllten Versprechen, für den es keine Entschuldigung mehr gibt



Was stimmt nicht mit dem BRM?

Es gibt ein Lied, das sie singen, wenn die Bierkrüge ein paarmal am Abend eines Rennens nachgefüllt werden. Man singt es nach der Melodie der Camptown Races, und die ersten beiden Zeilen des Liedes heißen:

„Wir arbeiten die ganze Nacht ...
wir arbeiten den ganzen Tag ..."

... aber ich kann den Rest nicht niederschreiben. Ich kann weder jenes niederschreiben, das sich der Melodie des „Twenty One To-day" bedient, noch verschiedene andere. Denn es sind rauhe Lieder in der Art von Rabelais, die vom BRM-Rennwagen gesungen werden. Der Wagen der unerfüllten Versprechen, für den es längst keine Entschuldigungen mehr gibt.

Das erste Lied wurde inspiriert von den in bestimmten Zeiträumen mit Grabesstimme vorgetragenen Versprechungen von Raymond Mays, dem kahlköpfigen Rennleiter der Gesellschaft, jede Nacht hindurch arbeiten zu wollen, um die Wagen startfertig zu bekommen. Nach einer gewissen Zeit wurden diese Ankündigungen mit grausamem und zynischem Gelächter von denen quittiert, die sie schon allzuoft gehört hatten, und heutzutage werden Erklärungen oder Entschuldigungen nur selten gegeben, denn der BRM hat das Konto von Geduld, Toleranz, Mitgefühl und gutem Willen, das die britische Öffentlichkeit in freiem Ermessen einem guten Verlierer bewilligt, weit überzogen.

In der Rennwelt gibt es eine Menge von BRM-Fahrern, von Fangio abwärts, aber wenige von ihnen sind längere Zeit in der Mannschaft geblieben. Vor einem Jahr, als der französische Meister Jean Behra und der Amerikaner Harry Schell als BRM-Fahrer unter Vertrag genommen wurden, fragten mich französische Journalisten, die dachten, dies sei eine große Verbeugung vor Frankreich, wie die englischen Fahrer das wohl aufnehmen würden. Ich brachte es nicht übers Herz, ihnen zu sagen, daß zu diesem Zeitpunkt kein britischer Spitzenfahrer in den Führersitz eines BRM gebracht werden konnte, außer, er sei gefesselt oder betäubt. Wie kam es dazu?

Die Geschichte des BRM begann vor 11 Jahren, als die „Britische Renn-Forschungs-Gesellschaft" gebildet wurde, um eine Mannschaft von 3 Grand Prix-Rennwagen zu bauen und in Rennen einzusetzen, mit dem Ziel, das nationale Prestige zu fördern und die Qualität des britischen Maschinenbaues aufzuzeigen. Berühmte Firmen der Automobilindustrie gaben ihre Unterstützung, eine öffentliche Tombola wurde durchgeführt, und die Regierung half dadurch, daß sie kurzfristig Rationierungsbeschränkungen aufhob, so daß sich die Gesellschaft mit Engpaß-Materialien versorgen konnte. Aber die anfängliche Begeisterung schwand bald dahin, als die Wagen, obwohl großartig in ihrer Anlage, sich mit ihren 16-Zylinder-Kompressor-Motoren im Training als zu launisch und unzuverlässig erwiesen, und die bestehende Grand Prix-Formel war abgelaufen, bevor sie fertig entwickelt waren. Die Wagen waren auch äußerst schwierig zu fahren, denn unter 8000 U/min tat sich wenig, und dann gaben seine Zentrifugal-Kompressoren ihre Leistung so stürmisch ab, daß der Wagen gleich quer stand, wenn der Fahrer nicht darauf vorbereitet war.

Schließlich war die Firma angeschlagen, und ihre Vermögenswerte wurden von einem millionenschweren, bibellesenden Laienprediger, Alfred Owen, erworben, dem Chef einer Gruppe von 40 Gesellschaften, die Zubehörteile für die Motorindustrie und verwandte Zweige herstellen. Mit den Wagen und den Ersatzteilen übernahm er die bestehende Organisation, konzentriert in Raymond Mays' Haus, und behielt Mays als Rennleiter und den müde dreinschauenden Peter Berthon als technischen Leiter bei. In der Zwischenzeit hatte Tony Vanderwell, der wohlhabende Lagerfabrikant, der angewidert die Gesellschaft verlassen hatte, seine eigene Rennorganisation aufgezogen und gelobt, daß, was immer auch BRM tue, er besser tun könne. Seither hat er diese Worte wahrmachen können.

Als die neue Formel eingeführt wurde, begann die Arbeit an einem neuen kompressorlosen Vierzylinder BRM mit 2,5 Liter Hubraum. Realistisch hatte Berthon das Todesurteil über den alten ausgesprochen: „Viel zu viel wurde unternommen mit zu wenig materiellem Hintergrund. Aber wir haben daraus gelernt. Es ist notwendig, schnell zu bauen und zu entwickeln, um in kurzer Frist in der Lage zu sein, einen Entwurf zu ändern und wieder vom Reißbrett an zu beginnen, wenn dies nötig sein sollte."

Im September 1955 wurde der erste Wagen der Presse gezeigt und als ein wirklich gesunder Entwurf angekündigt, in dem die Lehren der Vergangenheit gut verwirklicht worden seien und der mit den vorhandenen Mitteln schnell entwickelt werden könnte. Aber er konnte seine erste Meldung beim Rennen in Aintree nicht realisieren, und harte Beanspruchung zeigte bald, daß er Quellen zukünftigen Ärgers in großer Zahl enthielt.

Sein 4 Zylinder-Zweinockenwellenmotor mit zwei Weber-Vergasern war in einem leichten Gitterrohrrahmen eingebaut, das Viergang-getriebe hinter dem Differential. Der Motor war in der Mittelachse des Wagens eingebaut und die Antriebswelle ging unter dem Fahrersitz hindurch, der folglich ziemlich hoch war. Ölpneumatische Körper, die wie Teleskopstoßdämpfer aussahen, waren die Federelemente, wie beim früheren 16-Zylinder-Wagen. Die Vorderradaufhängung erfolgte an röhrenförmigen Dreieckslenkern, im Heck war eine De Dion-Achse eingebaut, die nach vorne gebogen war, um zwischen Differential und Fahrersitz Platz zu haben, mit zwei Parallelarmen zur Aufnahme der Schub- und Bremskräfte und einem Wattgelenk zur Aufnahme der Seitenkräfte. An jedem Vorderrad waren Scheibenbremsen und, um Gewicht zu sparen, war im Heck eine einzige Scheibenbremse am hinteren Ende des Getriebes eingebaut. Der Motor hatte mit 103×75 mm eine riesige Bohrung im Vergleich zum Hub, was eine außergewöhnlich große Kolbenoberfläche ergab (332 cm²). Dies ermöglichte ausgezeichnete Ansaugverhältnisse und trug bei zu der Motorleistung von 280 PS; um die halbkugelförmigen Verbrennungsräume beizubehalten, wurden nur 2 Ventile pro Zylinder eingebaut, denn 4 Ventile pro Zylinder hätten einen dachförmigen Verbrennungsraum mit schlechteren Strömungsverhältnissen bedingt. Die Ventile waren deshalb nach Rennmaßstäben riesig, die Teller auf der Einlaßseite hatten ungefähr 64 mm Durchmesser. Um das Gewicht niedrig zu halten, waren Teller und Schäfte hohl, mit Natrium gefüllt und durch einen in den Teller eingeschweißten, scheibenförmigen Widerstand abgedichtet; aber sie brachten endlosen Ärger. Scheiben fielen heraus, die doppelten Haarnadelfedern brachen und die Schäfte dehnten sich aus. Neue Herstellungsmethoden und verbesserte Konstruktionen wurden in Bourne entwickelt, doch mußte, um dem Motor mehr Lebensdauer zu vermitteln, die Drehzahl

von 9000 auf 8000 herabgesetzt werden. Die ursprüngliche Kurbelwelle lief in 4 Vanderwell-Hauptlagern, aber wiederholte Zahnradbrüche am Nockenwellenantrieb wurden Biegeschwingungen der Kurbelwelle zugeschrieben, weshalb für 1958 ein fünftes Hauptlager vorgesehen wurde. Auch das Fahrgestell trug seinen Teil zum Ärger bei. Die einzige Scheibenbremse im Heck konnte die Wärme nicht schnell genug ableiten. Die Klauen schmolzen dahin bis zur Hälfte eines Rennens und die Bremsflüssigkeit kochte. Dunlop-, Girling- und Lookheed-Bremsen wurden nacheinander ausprobiert, aber eine Lösung fand man erst, als man eine hohle Scheibe benützte, mit inneren Luftleitungen, die in der Tat wie ein Zentrifugallader wirken (und Kraft verbrauchen). Im Vorjahr gab es auch Ärger durch Blokkieren der Bremsen, was einige gefährlich aussehende Ereignisse hervorrief.

Auch die Radaufhängung bereitete lange Kopfzerbrechen. Die ölpneumatischen Streben, ursprünglich von Lookheed entworfen und später von BRM entwickelt, genügten bei den 16-Zylinder-Wagen, aber die engen Kolbendichtungen erzeugten zuviel Reibung für die leichten Vierzylinderwagen, die trocken nur 585 kg wogen. Das Gesamtvolumen der Luft in den Streben ist sehr gering, und während der Fahrt werden sehr hohe Drücke und Temperaturen erzeugt. Ein Fahrer meinte dazu: „Wenn am Start ein Mechaniker am Wagen lehnt, dann beginnt das Rennen damit, daß der Wagen auf dieser Seite herunterhängt." Kein Wunder, daß der Wagen schwer und anstrengend zu fahren war. Er neigte zum Übersteuern und wollte nicht leicht in den Powerslide übergehen.

Die neue Konstruktion brachte auch schrecklich viel Ärger mit den inneren Kreuzgelenken an den Antriebswellen, die die Vertikalbewegung der Räder ermöglichen. Die engere Spur vergrößerte die Winkelbewegung und die Öldichtungen versagten, so daß die Gelenke festfraßen.

Hawthorns erstes Rennen mit dem BRM beim Oster-Meeting in Goodwood war beinahe auch sein letztes überhaupt. Während er mit über 160 km/st fuhr, begann sein Wagen zu schleudern, drehte sich und verließ die Bahn. Er überschlug sich, doch gelang es Hawthorn, sich freizumachen, bevor der Wagen auf den Rücken fiel und völlig zerstört wurde. Eines der Kreuzgelenke im Heck hatte sich festgefressen.

Der BRM wurde für das Rennen in Aintree überarbeitet. Aber als Hawthorn ihn in Silverstone ausprobierte, löste sich die Motorhaube, schlug ihm ins Gesicht, zertrümmerte seinen Gesichtsschutz und hieb ihn fast bewußtlos. Offensichtlich war es die Haube eines anderen Wagens, die versehentlich angeschraubt worden war und nicht richtig paßte.

In Aintree lag Hawthorn gerade hinter dem Connaught von Scott-Brown und wollte eine Kurve anbremsen, aber da war keine Bremse mehr, so daß er sich ins Innenfeld rettete. Das Gelenk, das das Pedal mit dem Bremsgestänge verbindet, war herausgesprungen, weil kein Splint zur Befestigung da war.

Die ersten Runden der „Daily Express Trophy" in Silverstone ermunterten Hawthorn wieder, denn er konnte Fangios Lancia-Ferrari leicht in der Beschleunigung folgen und brachte den Rundenrekord auf 164,7 km/st, aber in der 13. Runde gab der Motor mit einem gebrochenen Magnetantrieb auf.

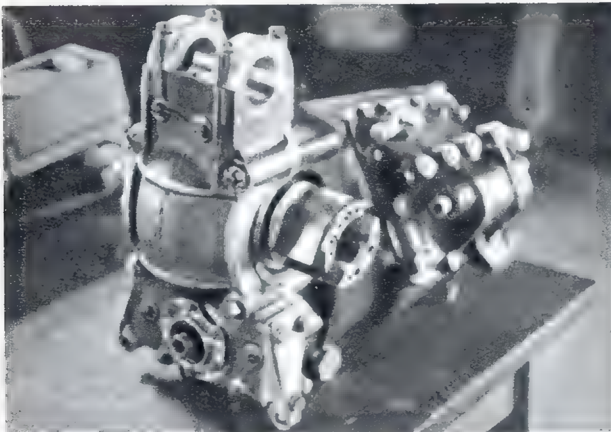
Schwierigkeiten mit den Ventilen unterbrachen wieder das Training für das Rennen in Monaco, und statt Startgeld für Wagen, die auf keinen Fall die Distanz durchhalten würden, zu kassieren, schilderte Raymond Mays den Veranstaltern die Lage, zog seine Wagen zurück und zahlte Hawthorn den Betrag, den er als Startgeld bekommen hätte.

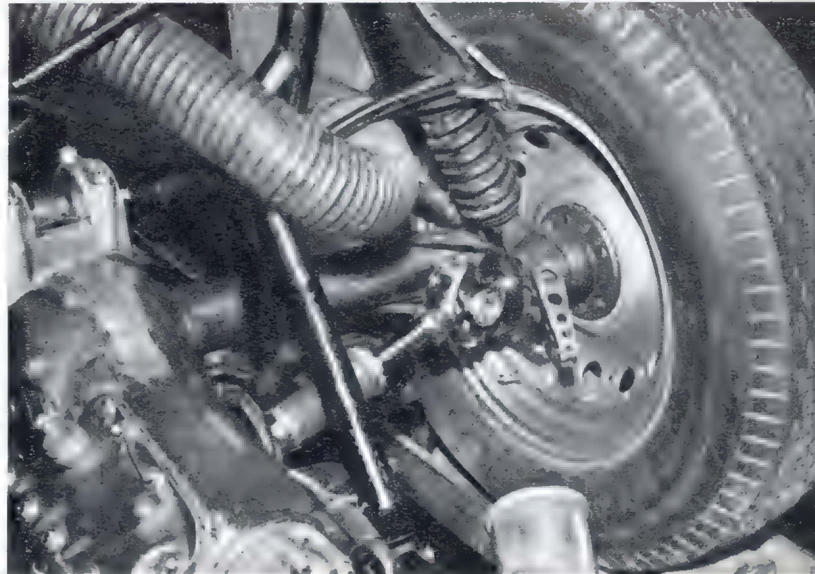
Bis zum Großen Preis von England in Silverstone im Juli fuhren die Wagen keine Rennen mehr. Wieder einmal übernahm Hawthorn die Führung, gefolgt von Brooks auf einem zweiten BRM, aber nach 15 Runden fühlte sich Hawthorn unsicher, hielt deshalb an und verlangte von den Mechanikern eine gründliche Untersuchung des Wagens. Ein anderes Kreuzgelenk begann gerade zu fressen.

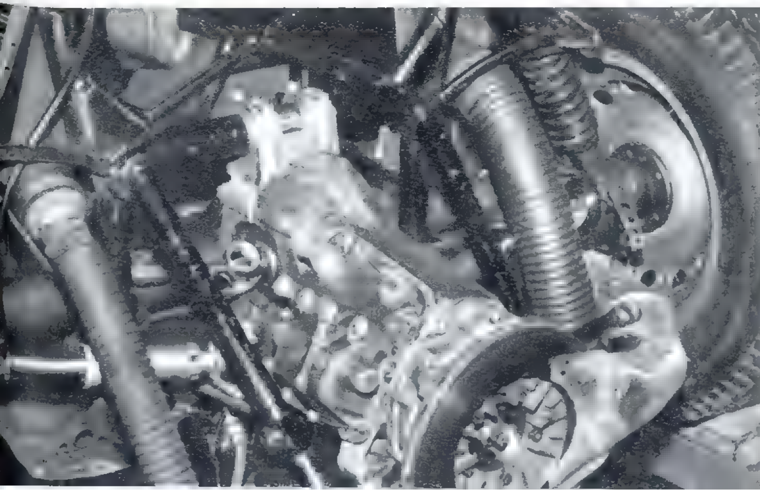
Bald danach hielt Brooks mit gebrochenem Gasgestänge, brachte es aber fertig, bis an die Boxen zu kommen, wo ein anderes eingebaut wurde. Wenige Minuten später kam er durch die sehr schnelle Abbey-Kurve, als das Gaspedal bei Vollgas hängenblieb. Der Wagen schleuderte wild, berührte die Grasnarbe, überschlug sich und fing Feuer. Brooks kam wie durch ein Wunder mit gebrochenem Kiefer und Fußknöchel davon, als er herausgeschleudert wurde.

Sagte Hawthorn: „Ich kann mir genau vorstellen, wie sich Brooks fühlte, als er seinen Fuß zurücknahm und der Wagen mit unverminderter Geschwindigkeit dahinraste, denn genau das gleiche ist mir im Training an derselben Stelle passiert. Ich konnte mich nicht daran erinnern, wie der Zündschalter funktionierte, und drückte ihn aufs Geradewohl nach oben, in der Hoffnung, daß dies richtig sei, und ich brachte es fertig, den Motor abzustellen, ehe es zu spät war. Wir entdeckten schließlich, daß eine der Schrauben, die das Drosselgestänge festhalten, herausgefallen war und diesem erlaubte, hin und

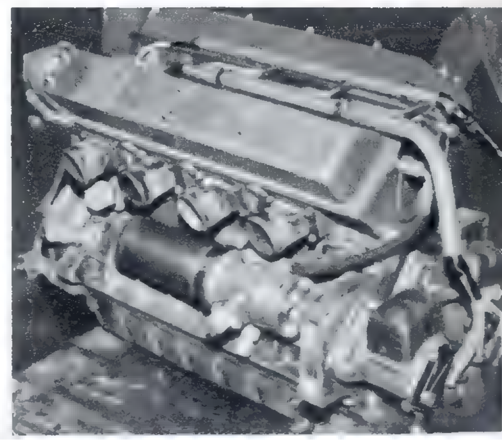
Die schwachen Punkte des BRM







Das kleine Bild oben links zeigt den Getriebe-Hinterradantriebs-Block mit der äußeren Hälfte eines jener Kreuzgelenke, die so oft gefressen haben. Die neue Ausführung (Bild oben rechts) bedient sich der bei der DeDion-Achse normalen Gelenke. Große Schwierigkeiten ergaben sich auch mit der einzelnen, quer zur Fahrtrichtung liegenden Scheibenbremse auf der Getriebewelle. Erst eine hohlgebohrte Scheibe mit besonderer Lüftung (Bild links) brachte Abhilfe. Auf dem rechten Bild der 4 Zylinder-Motor mit den beiden Magneten, deren Antrieb eine unerschöpfliche Quelle des Ärgers zu sein scheint. Fotos: Wilkins



her zu schlagen. Nur eine kleine Sache, aber nach einer gewissen Zeit beginnen solche Dinge das Vertrauen eines Fahrers zu untergraben, und er fragt sich dann, was wohl als nächstes passieren wird." Dies war Hawthorns letzte Fahrt auf einem BRM.

Nun wurde Alec Issigonis hinzugezogen, dem Sir Leonard Lord die Erlaubnis gegeben hatte, eine Lösung der Probleme der Straßenlage beim BRM zu finden. Auf seinen Rat hin wurden die hinteren Luftstreben wieder aufgegeben und durch eine Querblattfeder ersetzt. Er drängte auch auf die Aufgabe der vorderen Luftstreben. Es sah wie ein neuer Abschnitt für den BRM aus, denn als Chefkonstrukteur für Personenwagen bei der BMC und ehemaliger Rennfahrer hat Issigonis einen guten Ruf; aber es wurde nie etwas daraus, und er zog sich still zurück.

Die neue Hinterradfederung wurde eingebaut und während des Winters 1956/57 von Flockhart, Salvadori und Brooks in langen Testfahrten in Monza ausprobiert, Fahrten, die durch Schwierigkeiten mit der Kupplung und den Ventilfedern unterbrochen wurden.

Später in England setzte Flockhart die Tests fort und erlebte dabei eine Reihe atemberaubender Situationen mit Tête-à-queues bei hoher Geschwindigkeit, die man teilweise wieder blockierenden Bremsen zuschrieb.

In Goodwood, beim ersten Rennen der neuen Saison, blockierte Salvadori in der ersten Runde eine Bremse, er drehte sich und gab auf, aber Flockhart fuhr kaltblütig weiter, was für ihn kennzeichnend ist. Er drehte sich dreimal bei hoher Geschwindigkeit, aber es gelang ihm, den Motor weiterlaufen zu lassen, und er beendete das Rennen als Dritter.

In Monaco konnte sich nur ein Wagen qualifizieren, und Flockhart lag mit ihm an 5. Stelle, als wieder der Magnetantrieb brach. Salvadori verließ nun BRM und ging zu Vanwall, ließ also Flockhart als einzigen BRM-Fahrer zurück. MacKay Fraser, der sich schnell entwickelnde junge amerikanische Fahrer, erhielt deshalb eine Chance: man verpflichtet ihn für Rouen. Hier traf die Mannschaft zu Beginn des Rennens wirkliches Pech. Salvadori drehte sich auf Öl in einer 160 km/st-Kurve, Hawthorn kam seitlich von der Straße ab, und als Flockhart versuchte, ihnen auszuweichen, streifte er mit über 160 km/st eine Brücke. Er kam glücklicherweise mit ziemlich geringen Verletzungen davon, war für Wochen außer Gefecht und der Wagen zerstört. Fraser schloß nun auf, großartig fahrend, begann aber die Anzeichen für ein Festfressen des Kreuzgelenkes, vor dem er gewarnt worden war, zu bemerken und mußte aufgeben.

Inzwischen näherte sich der Große Preis von England 1957, und der BRM hatte keine Fahrer, deshalb rief man Archie Scott-Brown an. Um MOTOR RACING zu zitieren:

„Archie wurde nach Bourne eingeladen, um einen der Wagen für Aintree auszuprobieren, und er sagte trotz einigen Sorgen über die Handhabung des BRM zu. Nach 5 Runden auf dem Flugplatz von Folkingham brach eine Bremsrohrleitung im Heck, wodurch die ganze Bremsflüssigkeit verschwand. Nachdem man diesen Schaden behoben hatte, blieb das Gaspedal hängen. Nichtsdestoweniger wollte er am nächsten Tag zum Training in Aintree sein.

Die Neuigkeit sprach sich in der Rennwelt schnell herum. Auf der Rennstrecke traf Archie Stirling Moss. ‚Wir sahen die Ankündigung in der Abendzeitung, du willst?' fragte Stirling. Noch viele andere warnten vor dem Fahren dieses Wagens und, obwohl es für ihn eine echte Chance zu sein schien, in die Formel 1-Klasse vorzudringen, entschied sich Archie dagegen. Einer seiner sorgenvollsten Berater war Roy Salvadori, sein Hauptgegner bei den Sportwagenrennen 1957."

Fairman und Leston erklärten sich schließlich bereit, die beiden BRM zu fahren. Beim einen brach der Magnetantrieb, beim andern ein Kugellager im Nockenwellenantrieb.

Behra und Schell interessierten sich nun für den BRM, und 2 Wagen wurden für sie nach Caen geschickt. Beide Fahrer brachen dort wiederholt den Rundenrekord und Behra gewann das Rennen. Es war kein Ereignis erster Klasse, aber es spornte die BRM-Gruppe an und überzeugte die beiden Fahrer vom Kontinent, daß dieser Wagen eine Zukunft habe. Behra gewann auch die „Daily Express Trophy" in Silverstone gegen mäßige Konkurrenz und stellte einen neuen Rundenrekord auf.

Im Winter 1957/58 wurde der Motor abgeändert, um mit Flugzeug-Benzin nach den neuen Bestimmungen zu laufen, und obwohl ein Verlust von ungefähr 30 PS bei Höchstdrehzahl entstand, blieb die Motorleistung im unteren und mittleren Bereich fast erhalten. MOTOR RACING schrieb hoffnungsvoll: „Nun, da die Fehlerquellen eliminiert sind, sollten Behra und Schell in der Lage sein, frei von Furcht und Vorurteilen, die sich auf die Form der anderen Fahrer ausgewirkt haben, an den Start zu gehen."

Wenig später versagte die Servo-Einrichtung für die Bremse, als Behra sich mit hoher Geschwindigkeit der Schikane in Goodwood näherte. Er streifte eine Ziegelmauer, fing den Wagen ab und kam zum Glück ohne ernste Verletzungen davon. Die Mannschaft war nun gezwungen, Rennen eine Zeitlang ohne die Servo-Bremsen zu fahren, was enorm hohe Pedaldrücke von den Fahrern erforderte.

In Monaco zeigten die Wagen eine durchaus konkurrenzfähige Leistung, aber sie konnten nicht durchhalten. Ein Hoffnungsschimmer erschien beim Großen Preis von Holland, als BRM Zweiter und Dritter wurde, aber beim Training zum Großen Preis von Belgien in Spa hatte Behra das böseste Erlebnis seiner ganzen Laufbahn. Auf der schnellsten Geraden des Kurses bei Masta kam der Wagen bei über 250 km/st ins Schleudern, drehte sich wenigstens zweimal und ließ lange, verschlungene, schwarze Spuren auf der Straße zurück, die die Leute noch Tage danach ehrfürchtig studierten. Behra kämpfte kaltblütig und mit phantastischer Geschicklichkeit um sein Leben, raste irgendwie an einem Haus entlang, rasierte eine Hecke entlang, verfehlte knapp eine Mauer und brachte dann den Wagen zum Stehen. Aber er war tagelang erschüttert.

Warum dies geschah, ist niemals festgestellt worden, aber einer der ehemaligen BRM-Fahrer rief aus: „Ach! Er hat vielleicht aus einer Entlüftungsöffnung Öl auf ein Hinterrad bekommen. Vor einem Jahr passierte das auch mir!"

Im Rennen gab Behra mit niederem Öldruck auf, eventuell zurückzuführen auf einen schadhaften Öldruckanzeiger, während Schell Fünfter wurde.

Im Großen Preis von Frankreich gaben die BRM eine prächtige Vorstellung ihrer Höchstgeschwindigkeit. Behra war Zweiter bei Dreiviertel-Distanz, aber sowohl er als auch Trintignant gaben mit Motorschaden auf.

Dann sah man beim Großen Preis von England in Silverstone ein bezeichnendes Ereignis. Behra streifte einen Hasen, kam kurz danach an die Boxen und beklagte sich, daß bei der Hinterradaufhängung etwas nicht stimme. Er gab auf der Stelle auf und die Mechaniker schoben den Wagen zu den bereits ausgeschiedenen. Zehn Minuten später bemerkte jemand, daß ein Hinterrad platt geworden war, von einem Knochen des Hasengerippes durchstochen. Ein Spitzenfahrer war aus seinem Wagen gestiegen und der Rennleiter hatte diesen mit nichts anderem als einer Reifenpanne aus dem Rennen genommen! Es war die Tat einer demoralisierten Mannschaft.

In der Zwischenzeit war Schell zurückgefallen, geängstigt durch zu hohe Öltemperatur, aber die Dinge wurden nicht schlechter, so daß er wieder beschleunigte; zu spät, um noch unter die ersten Vier zu kommen. Die Ursache? Wiederum falsche Instrumentanzeige.

Am nächsten Tag mußte Behra in Caen einen alten Vierlager-Motor benützen und nach einem großen Zweikampf mit dem Cooper von Stirling Moss gab er mit einem gebrochenen Magnetantrieb auf, ebenso Schell mit Getriebeschaden.

Während dieser Zeit war es nicht möglich, Wagen für exakte Versuche auf dem Nürburgring vorzubereiten, und als Behra und Schell für den Großen Preis von Deutschland zu trainieren begannen, stellte sich die Radaufhängung als für diesen schweren Kurs vollkommen unzulänglich heraus. Behra hielt eine Zeitlang den fünften Platz, fuhr dann an die Boxen und „schien", nach Raymond Mays, „nicht geneigt weiterzufahren", während Schell später mit gebrochener Bremsbefestigung aufgab.

Ein Journalist kritisierte: „Das Schlimmste beim letzten BRM-Auftreten scheint zu sein, daß die beiden Fahrer sowohl das Team wie auch den Rennleiter kommandieren; sie kündigen ihr Aufgeben an, ohne offenbar die Höflichkeit zu besitzen, zunächst den Rennleiter zu fragen."

Um fair zu sein, muß man sagen, daß die Mittel von BRM gering sind im Vergleich zu jenen der Konkurrenz, doch sind sie mindestens ebenso groß wie die von Vanwall, der inzwischen klassische Rennen wie die Großen Preise von Deutschland, England, Holland, Italien, Portugal und Pescara gewonnen hat. Und sie sind unendlich größer als die von Cooper, der größtenteils aus gekauften Teilen in einer Vorstadtgarage zusammengebaut wird, der aber in zwei der Großen Preise dieses Jahres, in Argentinien und in Monaco, Siege davongetragen und einen zweiten und dritten Platz im Großen Preis von Deutschland belegt hat.

Der letzte Rest Humor ist aus dem BRM herausgequetscht. Die Geschichte ist nicht mehr amüsant. Solange noch jemand da ist, der Schecks unterschreibt, wird diese melancholische Geschichte vermutlich weitergehen, aber drastische Heilmittel scheinen notwendig, wenn Fahrer und Öffentlichkeit jemals wieder ernsthaft mit den BRM im Grand Prix-Rennsport rechnen sollen.

Gordon Wilkins

Plymouth „Sport Fury". Retuschen an Front, Heck und Windschutzscheibe kennzeichnen die 1959er Plymouth-Modelle. Seit 1957 wurde die Chrysler-Linie nicht mehr wesentlich geändert.



Ford und Plymouth 1959: Stechen diese Trümpfe?



Ford Fairlane

Über Geschmack soll man bekanntlich nicht streiten, aber man tut es dennoch. Bei Ford-Detroit versucht man nun, jeden derartigen Streit von vornherein für sich zu entscheiden, indem man den neuen Modellen den guten Geschmack sozusagen gleich mit in die Wiege legt. „Die 1959er Ford-Modelle sind neu in Konzeption und Stil", so sagte Ford-Vizepräsident J. O. Wright, „unser Thema für 1959 war guter Geschmack als Ergebnis der Wünsche der Kunden nach mehr Eleganz und Gediegenheit an Stelle von übertriebener Protzigkeit". Dieses Argument klänge überzeugend, wenn es nicht gleichzeitig über die Tatsache hinwegtäuschen sollte, daß die 1959er Ford-Modelle keineswegs neu, sondern nur Abwandlungen der Vorjahrsausführungen sind. Eine Tatsache, die angesichts des gewaltigen Styling-Aufwandes der General Motors-Marken vielleicht manchen USA-Käufer enttäuscht, so wirtschaftlich vernünftig sie im Grunde eigentlich ist. Und ob das Streben nach gutem Geschmack wirklich mit Erfolg gekrönt war – darüber kann man, wie gesagt, streiten; denn die Verzierungen, die man sich ausdachte, lassen keinen rechten Sinn erkennen, so daß die neuen Modelle gegenüber ihren Vorgängern eigentlich nicht gerade schlicht erscheinen. Der Thunderbird – wir zeigten ihn in Heft 22 – ist zweifellos formal besser gelungen. Bei Chrysler blieb man sowohl für den Plymouth als auch für die teureren Marken weiterhin bei der durchaus eleganten und damals durch die Heckflossen aufsehenerregenden Linie von 1957. Die Plymouth-Serie wurde – wohl dem Beispiel des Chevrolet Impala folgend – um eine luxuriöse Modellreihe „Sport Fury" bereichert. Bei Chrysler und ebenso bei Ford gibt es freilich eine ganze Reihe sehr interessanter und neuer technischer Einzelheiten, auf die wir an anderer Stelle ausführlicher eingehen („Im Detail gesehen", Seite 18). Es wird sich zeigen müssen, ob diese Waffen für Ford und Chrysler scharf genug sind, um gegen General Motors die Stellung zu halten.

R. S.

Guten Geschmack attestiert man bei Ford dem „Re-Styling" der 1959er Modelle. Wie schon im Vorjahr, wird viel Aluminium verwendet. Technisch gibt es eine Anzahl interessanter Neuerungen.





PROBLEME UM TANKEN UND TANKSTELLEN:

Saft aus bunten Säulen

ES ist schon ziemlich lange her – nämlich einige Millionen Jahre –, seitdem sich unter der Erdoberfläche an vielen Stellen Überreste pflanzlicher und tierischer Bestandteile zu Kohlenwasserstoffen zusammenfügten, ohne zu wissen, was sie taten. Und sie mußten denn auch noch lange liegenbleiben, bis man sich ihrer entsann. Zunächst wurde die übelriechende, schwarze, brennbare Flüssigkeit für das Licht rußender Funzeln verwendet. Dann destillierte und raffinierte man sie und gab ihr den schönklingenden Namen Petroleum, und sie wurde damit salonfähig. Einem leicht flüchtigen Nebenprodukt, das bei der Petroleumherstellung anfiel, dem Benzin, schenkte man zunächst wenig Beachtung, bis einige kühne Erfinder mit ihm Motoren betrieben. Unter diesen Erfindern war auch Benz, aber das Benzin heißt trotzdem nicht nach ihm.

Heute kann eine gutgehende Raffinerie am Tag 10 000 Tonnen Erdöl verschlucken, und je nach Bedarf kommen auf der anderen Seite anteilmäßig Benzin, leichtes und schwereres Öl heraus. Diese Flüssigkeiten verbrennen dann in den Brennräumen von Motoren und Ölöfen und liefern Energie und Wärme. Davon behauptet unsere Zeit soviel nötig zu haben, daß sie bedenkenlos in Sekunden verpulvert, was Jahrtausende brauchte, um zu entstehen. Und sollte das Öl einmal verbraucht sein, was je nach Optimismus in den nächsten 50 oder 500 Jahren der Fall ist, dann hat man ja die Atomenergie.

Obwohl die vergangenen Jahrmillionen nichts dafür nehmen, daß sie uns das Erdöl bohrfertig eingekellert haben, fließen Benzin und Öl nicht umsonst aus Tankstellen und Dosen. Transport und Verarbeitung kosten Geld, und verdienen will man ja auch etwas dabei. Wieviel? Fragt man die Ölindustrie, dann sagt sie „zu wenig", und fragt man ihre Gegner, dann sagen sie „zu viel". Wenn es um Geld geht, ist unter den Menschen schwer Einigkeit zu erzielen!

Wir wollen hier nur den letzten Gang betrachten, den Öl und Benzin antreten müssen: aus der Tankstelle in das Auto. Die Tankstellen sind für die Ölindustrie, was die Wirte für die Brauereien sind. Man braucht sie, aber man gibt ihnen nicht mehr als man unbedingt muß. Tankstellen arbeiten auf Provisionsbasis, das Benzin in ihren Tanks gehört ihnen nicht. Sie verkaufen es „im Namen und für Rechnung" der Ölgesellschaft, deren Markenname auf der Säule steht, und bekommen dafür je nach Umsatz mehr oder weniger Pfennige Provision pro Liter. Viele Pfennige sind es nicht: wenn ein Tankstelleninhaber oder Pächter etwas verdienen will, muß er viele Liter verkaufen. Um dies zu erreichen, muß er viele Kunden haben, und die Kunden müssen viel fahren und viel verbrauchen.

ZU VIELE TANKSTELLEN?

Nun, so könnte man folgern: da muß es ja den Tankstellen gut gehen, denn die Zahl der Autos nimmt doch in einem solchen Maße zu, daß man schon daran denkt, das Fahren mit ihnen stark einzuschränken und vielleicht eines Tages mal ganz zu verbieten. Obwohl das der Mineralölindustrie sehr wehtun könnte (100 Leute in einem Omnibus brauchen weniger Kraftstoff als 100 Leute in 100 Autos), unternimmt sie nichts dagegen und rechnet stattdessen glücklich aus, wieviel Autos wir in sieben Jahren haben werden und wie gut es ihr dann gehen wird. Und um des Glücks möglichst vollkommen teilhaftig zu werden, baut sie mehr Tankstellen mit ihren werbewirksamen Farben.

Damit sind die Tankstellen, die schon da sind, nicht sehr einverstanden, denn so verbessert sich wohl das Geschäft der Mineralölgesellschaften, nicht aber ihr eigenes, an dem sie begreiflicherweise mehr interessiert sind. Die Mineralölgesellschaften halten dagegen, daß die Zahl der Tankstellen bei uns jetzt nicht größer, sondern geringer sei als vor dem Krieg, und sie verschweigen dabei schamhaft, daß die Vorkriegstankstellen kleine Handpümplein vor der Dorfschmiede waren, während die heutigen prächtige Bauten auf teurem Untergrund sind. Dringt man weiter in sie, dann sagen sie, daß ja niemand gezwungen sei, eine solche neue Tankstelle zu pachten, wenn er meint, daß sie nicht genug abwerfe. Die Diskussion, ob mehr Tankstellen mit weniger Verdienst oder weniger Tankstellen mit mehr Verdienst besser sind, gehört in den volkswirtschaftlichen Bereich und soll hier nicht verfolgt werden. Man kann aber als sicher konstatieren, daß bei uns kein Tankstellenmangel herrscht und jeder sein Benzin bekommen kann.

DARF ICH VOLLTANKEN?

Tankstellen und Mineralölindustrie sind sich einig in dem Bestreben, möglichst viel zu verkaufen und sie versuchen also uns, die Kunden, auf verschiedene Art und Weise an sich heranzuziehen und festzuhalten. Die Mineralölindustrie bedient sich hierzu hauptsächlich der Markenwerbung, bei der verkaufspsychologische Gesichtspunkte eine große Rolle spielen. Wichtig sind dabei beispielsweise die schon erwähnten Farben, in denen das Markenzeichen von der Tankstelle prangt. Die Zusammenstellung dieser Farben gewöhnt schon das Unterbewußtsein an eine Benzinmarke, und die Farbunterschiede des Tankstellenäußeren sind zweifellos größer als die Qualitätsunterschiede der verschiedenen Kraftstoffmarken. Nicht selten kommt das, was unter verschiedenen Marken verkauft wird, sogar aus ein und derselben Raffinerie. Ein anderes wichtiges Mittel zum Kundengewinn ist für die Mineralölindustrie der Kundendienst der Tankstellen, und unermüdlich wachen sie darüber, daß dieser Kundendienst verbessert und verfeinert wird. Das bekannteste Beispiel dafür ist die Tatsache, daß kein Esso-Tankwart auf der Welt jeweils das Wort „Benzin" (oder „gasoline" oder „essence") in den Mund nehmen, sondern stets nur von „Esso" oder „Esso Extra" sprechen darf. Hinzu kommt die sehr wichtige Forderung, daß eigentlich kein Kunde die Tankstelle anders als mit vollem Tank verlassen soll, weswegen für einen guten Tankwart die Worte „Darf ich volltanken" fast noch wichtiger sind als „Guten Tag" und „Auf Wiedersehn".

TANKWART: MÄNNLICH ODER WEIBLICH?

Der ständige Wettstreit um guten Kundendienst hat für den Kunden durchaus angenehme Folgen, denn jede Tankstelle ist daran interessiert, daß er sich bei ihr wohlfühlt. Er bekommt die Scheiben gereinigt, Wasser und Ölstand werden nachgesehen, der Luftdruck kontrolliert. Freilich sind dies alles schon Dinge, bei denen es eigentlich nicht damit getan ist, daß sie auf irgend eine Weise

gemacht werden. Wenn die Scheiben mit einem Schwamm oder Lederlappen in Berührung kommen, mit dem auch Karosserieteile abgewischt werden, kann dabei die Windschutzscheibe durch Silikon erheblich verdorben werden. Wenn der Ölstand auf einer schiefen Ebene (längs oder quer zur Fahrtrichtung) festgestellt wird, stimmt das Ergebnis nicht. Wenn der Luftdruck bei warmen Reifen gemessen wird, ist er zu niedrig, wenn die Reifen wieder kalt sind, und außerdem gehen die Luftdruckmesser zwar angeblich immer, in Wirklichkeit aber durchaus nicht immer genau. Und weil all diese Dinge einige Sachkenntnis erfordern – füllte doch vor kurzem ein italienischer Tankwart unserem reisenden Kollegen Ulrich Sempert das Öl durch den Ansaugstutzen bei abgenommenem Luftfilter in den VW-Motor –, darum machte man bei uns den Tankwartberuf zum Lehrberuf mit dreijähriger Lehrzeit und praktischer und theoretischer Abschlußprüfung.

Eines übrigens schlug fehl, wovon man besonders viel erwartet hatte: die Einstellung weiblicher Tankwarte. Zwar gab es genug Mädchen, denen die Sache Spaß machte, und sie fühlten sich auch keineswegs von den Autofahrern zu schlecht behandelt. Im Gegenteil: die Höflichkeit trug einen Sieg davon, denn die Autofahrer begannen, die Tankverschlüsse selbst abzuschrauben und die Motorhauben selbst zu öffnen, und sie wollten nicht, daß die Tankwartinnen schmutzige und mühsame Arbeiten verrichteten, die man einem Tankwart bedenkenlos zumuten würde. Und deswegen fuhren sie zur Konkurrenz, was natürlich nicht der Sinn der Sache war.

WIR SIND TREUE KUNDEN

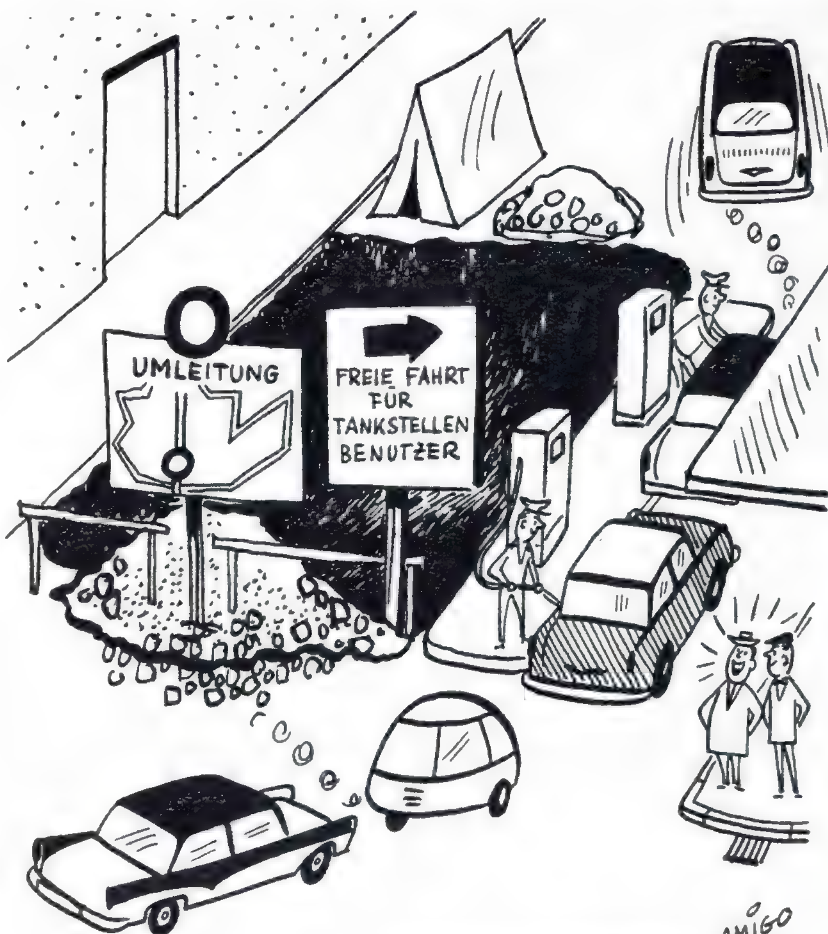
Durch das Bemühen, ihre Kunden gut zu bedienen, haben die Tankstellen Bemerkenswertes erreicht: Mehr als 70% aller deutschen Autofahrer pflegen einer Stammtankstelle treu zu bleiben. Sie tun dies natürlich nicht nur der guten Bedienung wegen, sondern auch, weil die Tankstelle günstig am Wege liegt oder weil sie anderweitige Vorteile haben. Bei einer Umfrage, die über diese Dinge veranstaltet wurde, kam übrigens interessanterweise heraus, daß nur 4% der Befragten der Benzinmarke wegen eine bestimmte Tankstelle bevorzugten, ebenfalls 4% bekamen Vorzugspreise und 1% tat es einer monatlich zu bezahlenden Sammelrechnung wegen. Noch weitere Ergebnisse sind interessant: 46% tankten eine runde Literzahl, 38% folgten der Tankwart-Devise „volltanken" und 7% tankten für einen runden DM-Betrag. Daß so viele Leute runde Literzahlen tanken, scheint ein Überbleibsel aus der Benzinmarken-Zeit zu sein, denn für die Ermittlung des Verbrauchs ist es richtiger, volltanken zu lassen, und beim Bezahlen ist ein runder DM-Betrag praktischer. Von denen, die runde Literzahlen tankten, nahmen 42% 20 Liter – vermutlich die Kurzstreckenfahrer, die mit dieser Menge eine Woche auskommen und zumindest einmal wöchentlich Luft und Ölstand prüfen und vielleicht auch den Wagen waschen lassen wollen. Von der Tankstelle lassen allerdings nur etwa 30% der Fahrer den Wagen waschen, etwa 55% tun es selbst! 62% der Befragten lassen sich regelmäßig Quittungen ausstellen, die übrigen dürften die Gehaltsempfänger sein, die die an sich unerfreuliche Quittungswirtschaft nicht nötig haben.

ETWAS NEUES: DER TANKRING

Die Umfrage, der wir diese Zahlen zum größten Teil entnahmen, wurde von einer für europäische Verhältnisse neuartigen Organisation veranstaltet: dem „Tankring". Die Tankring-Initiatoren gingen von folgender Überlegung aus: viele Leute (der Umfrage nach allerdings nur 1%) tanken bei ihrer Tankstelle auf Sammelrechnung. Schafft man nun die Möglichkeit, nicht nur an einer, sondern an einem ganzen Netz von Tankstellen ohne Bargeld gegen eine monatliche Sammelrechnung zu tanken, dann steigt das Interesse daran sicherlich noch. Man legte 3000 Fahrern die Frage vor, ob sie eine solche Möglichkeit begrüßen würden. 55% sprachen sich dafür und 40% dagegen aus. Um sich weitere Unterlagen zu beschaffen, stellte man auch fest, welcher Prozentsatz der Autofahrer an vielen verschiedenen Tankstellen tankt, wobei herauskam, daß 56% der Befragten innerhalb von 4 Wochen nur eine oder zwei Tankstellen in Anspruch nahmen, 30% hatten bei drei bis fünf und nur 8% bei mehr als fünf Tankstellen getankt. An Autobahntankstellen hatten von allen Befragten nur 20% getankt, höher war der Prozentsatz bei den Fahrern größerer Wagen über 2 Liter (etwa 40%) und niedriger bei den Kleinwagenfahrern (10 bis 15%). Es gibt also eine ganz bestimmte Gruppe von Leuten, die viel in der Welt herumfahren, es eilig haben und ihrer hohen Kilometerleistung wegen verhältnismäßig viel Kraftstoff verbrauchen. Diese Leute sind zweifellos für den Tankring interessant, denn sie werden zumeist finanziell zuverlässig sein und die monatliche Abrechnung mehr der Bequemlichkeit als des Kredits wegen vorziehen. Das Tankring-Tanken geht nämlich einfach und schnell vor sich: der Kunde gibt dem Tankwart einen kleinen Kunststoffschlüssel, auf dem auf einer Seite das Fahrzeugkennzeichen (zugleich Konto-Nummer) und auf der anderen Seite eine Loch-Kombination eingraviert ist. Ein Automat registriert Lochkombination, Treibstoffmenge und Preis. Ein Beleg geht an die Abrechnungsstelle, einen weiteren erhält der Kunde, damit er die Sammelrechnung kontrollieren kann.

So sieht der Tankringschlüssel aus.

Nicht jeder wird Wert darauf legen, nunmehr eine monatliche Rechnung für sein Benzin ins Haus zu bekommen, aber gerade für die eiligen Vielfahrer hat die Sache ohne Zweifel ihre Reize, zumal sie kaum mit Mehrkosten verbunden ist. Man bezahlt jährlich einen Beitrag von 5 DM und einmalig 3 DM für den Schlüssel. Weit weniger attraktiv ist die Sache allerdings für die Tankstellen, denn die müssen sie eigentlich bezahlen. Sie müssen den nicht billigen Kassenautomaten erwerben und außerdem für jeden Liter Kraftstoff, der mit dem Tankring abgerechnet wird, einen Pfennig von ihrer nicht sehr reichlichen Provision abgeben. Der Verband des Tankstellengewerbes sprach sich darum auch gegen diese Sache aus. Es dürfte aber kein Zweifel daran bestehen, daß das bargeldlose Tanken auf dem Weg über den Kunden durchgesetzt wird, sowie sich nur eine Mindestzahl von Tankstellen angeschlossen hat, die natürlich für eine überzeugende Werbung dem Kunden gegenüber notwendig ist. Ist das Geschäft einmal im Gang, wird man sich bei mancher Großtankstelle bestimmt überlegen, ob man sich die



Der Traum des Tankstellenbesitzers.

Tankring-Kunden entgehen lassen soll. Unter diesen Kunden wird es vermutlich kaum Betrüger, dafür aber verschiedene Großabnehmer geben. So liegen besonders für Fahrzeugbesitzer und Firmen, deren Wagen von Angestellten gefahren werden, die Vorteile auf der Hand: sie brauchen kein Bargeld für Benzin an ihre Leute zu geben, so daß sich niemand mit fingierten Quittungen bereichern kann. Den Tankstellen versprechen die Tankring-Leute eine Umsatzerhöhung, die die Schmälerung der Provision nicht nur ausgleichen, sondern das Geschäft verbessern soll. Ob das zutrifft, wird sich erst zeigen müssen, aber auf jeden Fall ginge natürlich eine Umsatzerhöhung auf Kosten der nicht angeschlossenen Tankstellen, und negative Werbeargumente zählen auch! Daß sich der Benzinumsatz durch die Ausdehnung des Tankkredits im ganzen heben wird, ist eine ziemlich vage Voraussage, die auf der Annahme beruht, daß Kreditkunden leichtsinniger mit dem Benzin im Tank umgehen könnten.

WARUM KEIN MENGENRABATT?

Das Tankring-System bietet verschiedene Vorteile, aber einen kann es zunächst nicht bieten: es ist nicht billiger. Im normalen Geschäftsleben pflegt sich der Preis einer Ware nach der Abnahmemenge zu richten. Nicht so beim Benzinkauf. Ob jemand 10 oder 1000 Liter im Monat verfährt – er muß immer den gleichen Preis bezahlen. Es sei denn, er gehört zu den Großabnehmern und unterhält für



„Glaubst du nun, daß der Konkurrenzkampf unter den Tankstellen immer härter wird?"

seinen persönlichen Bedarf eine eigene Tankstelle. Kauft er aber sein Benzin an der Straße bei einer Markentankstelle, dann muß er theoretisch den Preis bezahlen, der an der Säule steht. Praktisch muß er das freilich nicht immer, denn manche Tankstellen kommen guten Stammkunden entgegen und gewähren ihnen nicht nur monatliche Abrechnung, sondern auch noch etwas Rabatt, obwohl sie das eigentlich auf Grund ihrer Verträge mit den Ölgesellschaften (die selbst an Großabnehmer mit erheblichen Preisabschlägen liefern) nicht dürfen. Die Monatsrechnung des Tankrings setzt sich aber aus kleinen Lieferungen verschiedener Tankstellen und Marken zusammen, so daß ein Rabatt durch nichts gerechtfertigt wäre. Die Mineralölgesellschaften stehen dem Tankring-Projekt bisher ziemlich neutral gegenüber, da es ihren Belangen nicht unbedingt zuwider läuft. Für den Tankring würde die Lage in dem Augenblick schlechter, da sich die Mineralölgesellschaften entschließen, das Kreditgeschäft selbst zu machen (ähnlich wie sich viele Automobilfabriken das lukrative Auto-Finanzierungsgeschäft nicht nehmen lassen). Und besonders interessant wäre das auch für den Verbraucher, wenn sie dabei Kundentreue durch feste Rabattsätze honorieren und dem Kunden nicht nur eine monatliche Sammelrechnung, sondern auch noch einen Rabatt je nach Abnahme anbieten würden. Ein solcher Rabatt wäre nicht mehr als gerecht, denn die augenblickliche Diskrepanz zwischen hohen Tankstellenpreisen ohne Rücksicht auf die Abnahmemenge einerseits und niedrigen Großabnehmerpreisen unter Ausschaltung der Tankstellen andrerseits ist eine sehr unbefriedigende Lösung.

Ob solche Marken-Kreditringe kommen werden oder nicht – der Tankring hat zunächst einmal Vorsprung. Und er kann das Verdienst für sich buchen, mit der monatlichen Sammelabrechnung einmal einen Gesichtspunkt in den Vordergrund zu stellen, der den Vorteil des kleinen Käufers, des Verbrauchers wahren will. Solche Gesichtspunkte sind im Mineralölgeschäft selten! *Reinhard Seiffert*

SPARSAMERE AMERIKANER
SELBSTSCHWENKENDE SITZE
DRUCKKNÖPFE FÜR DIE BEQUEMEN
GLAS ALS STILFAKTOR
AUTOMATISCHES ABBLENDLICHT
LACK, DER EWIG GLÄNZT:

Amerikaner — Im Detail gesehen

Als in diesem Jahr die Automobil-Produktion stagnierte, hörte man bei Buick auf, Buicks zu bauen, jetzt bauen sie wirkliche Automobile!" Mit dieser Feststellung schließt ein schon enthusiastisch zu nennender Test einer großen amerikanischen Automobilzeitschrift über den Buick 1959. In der Tat scheint man bei Buick diesmal den Vogel abgeschossen zu haben. Die Neuschöpfungen dieser sehr kräftigen General-Motors-Tochter überraschen nicht nur durch kühnes, aber angenehm gestaltetes Äußeres, sondern auch durch eine Fülle von technischen Verfeinerungen, die man in den letzten Jahren vergeblich unter dem neu entworfenen Kleid suchte. Offensichtlich haben die europäischen Trumpfkarten Wendigkeit und Wirtschaftlichkeit auf dem USA-Markt einige zu wertvolle Stiche gemacht. Und davon ist die Konzeption einiger neuer Modelle nicht unbeeinflußt geblieben.

DIE MOTOREN: MEHR ODER WENIGER SPARSAM

Bei allem äußeren Glanz und neuen technischen Leckerbissen, auf die wir gleich zu sprechen kommen, heißt doch die Grundmelodie Wirtschaftlichkeit! Es gibt kaum eine Marke, die neben ihren hochgezüchteten PS-Fabriken nicht noch schamhaft – teils weniger, teils mehr – eine sparsamere Version anbietet. Bei Ford, wo man der äußeren Linie weniger Beachtung gewidmet hat (weniger Chrom, keine Heckflossen), reitet man am kräftigsten dieses Pferd.

Ein deutlich herausgestellter Ford-Sparmotor hat denn auch gleich einen schönen Namen bekommen: Mileage Maker Six, was man etwa mit „Meilenmacher-Sechszylinder" übersetzen kann. Und damit wollen wir gleich ins Detail gehen. Der Motor wurde so ausgelegt, daß er im Hauptfahrbereich zwischen 50 und 110 km/st am wirtschaftlichsten arbeitet. Die Führung der Ansaugwege, die Gestaltung der Mischkammer des Vergasers, die Zündzeitpunkte in sorgfältiger Abstimmung auf die Drehzahl und die Höhe der Verdichtung wurde so gewählt, daß man unter Verwendung des ausdrücklich empfohlenen Normal-Benzins einen Dollar weniger je Tankfüllung versprechen kann. Nun, der Tank faßt 76 Liter, und das Verdichtungsverhältnis der entsprechenden Standard-Maschine ist 8,4:1 – ein Wert also, der bei uns nach Superkraftstoff verlangt. Aber das Oktanzahl-Niveau liegt in der USA höher und man bietet dort in der Regel drei Qualitäten an. Eine leichte PS-Reduzierung bei Ford unterstreicht die Tendenz zu größerer Sparsamkeit.

Weitere Erleichterung für den Geldbeutel verspricht man dem Ford-Fahrer durch den Einbau eines Hauptstrom-Öleinfilters, der, wie man sagt, nunmehr einen 6500 km-Ölwechselabstand ermöglicht. Höhere Lebensdauer und geringere Wartungskosten kündigt man mit dem vereinfachten Fordomatic an, das statt eines Planetengetriebes mit bisher drei Gängen ein solches mit nur zwei Gängen enthält. Damit hat man, wie man stolz verkündet, 105 Teile eingespart und durch Verwendung eines Leichtmetall-Gehäuses etwa 20 kg an Gewicht gewonnen. Eine korrosionsfeste Leichtmetall-Legierung verlängert die Lebensdauer der Auspuffanlage. Betrachten wir uns das Triebwerk auch bei anderen Fabrikaten. Auch Chevrolet kündigt für einen der neuen Motoren höhere Wirtschaftlichkeit an. Eine Überarbeitung der Nockenwelle ergab geringere Ventilüberschneidung, so daß bei kleinen Drehzahlen weniger Kraftstoff durch den ebenfalls auf

Sparsamkeit ausgelegten Vergaser fließt. Die Zündkerzen hält man länger lebensfähig durch verbesserte Kühlwasserwege im Zylinderkopf und speziell um die Kerzensitze. Vielfach werden wahlweise kleinere Hinterachsübersetzungen angeboten (Pontiac 2,87:1), um durch einen Overdrive-Effekt den Motor niedriger drehen zu lassen und damit den Verschleiß aller bewegten Teile zu vermindern. Alle Chrysler-Motoren überraschen uns durch einen neuen keilförmigen Verbrennungsraum, der im Vergleich zu dem halbkugelförmigen, mehrfach gekrümmten Brennraum der vergangenen Jahre günstigere Verbrennung und damit wieder höhere Wirtschaftlichkeit ergibt.

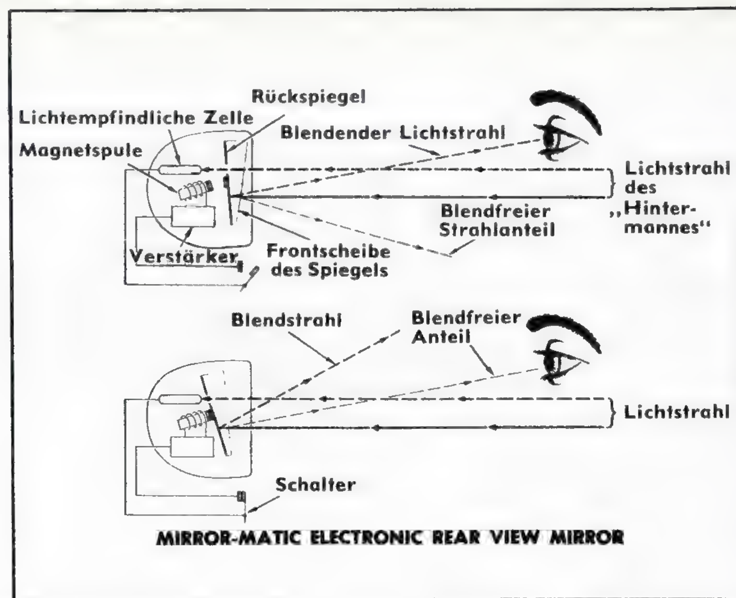
Nun darf man aber nicht glauben, daß man den amerikanischen Autofahrer für einen armen Mann hält. Jeder Hersteller bietet grundsätzlich neben einem Sparmotor sehr kräftige und mithin sehr unsparsame Triebwerke an. Bei Cadillac vergrößert man unter souveräner Nichtachtung des Wirtschaftlichkeits-Komplexes die Motoren von 6 auf 6,4 Liter, erhöht die Verdichtung von 10,25:1 auf 10,5:1 und erntet dafür eine Leistung von 329 SAE-PS statt bisher 314 PS, die beim Eldorado Brougham, dem „Schmuckstück" von Cadillac, sogar auf 349 PS getrieben wurde! Als höchstes Drehmoment werden 59 mkg bei 3100 U/min genannt!

HÖHERER FAHRKOMFORT

Nachdem 1958 eine ganze Reihe von amerikanischen Personenwagen auf Wunsch mit Luftfederung ausgerüstet wurde – beim Cadillac Eldorado Brougham sogar serienmäßig –, war man allerorten recht gespannt, was für 1959 auf der diesbezüglichen Speisekarte stehen würde. Das Bild ist recht unterschiedlich. Neu in sein Programm aufgenommen hat nur Chrysler die Luftfederung, und zwar nur an der Hinterachse und auch hier wiederum nur in Ergänzung zu den noch verbleibenden Halbelliptikfedern. Das sieht sehr nach Kompromiß aus – denn auf der einen Seite schätzt man die Niveau-Regulierung und die Zusatzfederung bei voller Belastung, für die nun auf beiden Seiten je eine Luftfeder sorgt, andererseits möchte man den Wagen nicht aktionsunfähig sehen, wenn das Luftfeder-System versagt. Das hat man ja nun damit erreicht, und dazu noch geringeren Herstellungs- und Wartungsaufwand. Interessant die Vorderachse vom Chrysler: Das Rad wird durch zwei ungleich lange Querlenker geführt, von denen der untere jetzt einen längsliegenden Torsionsstab beim Einfedern verdreht, der obere Querlenker kann durch einen Nocken so verstellt werden, daß nachträglich Sturz, Vorspur und Nachlauf des Rades korrigiert werden können.

Cadillac rüstet 1959 zwei weitere Modelle mit Luftfederung aus, bei Chevrolet und Pontiac wird auch in diesem Jahr auf Wunsch ein Luftfeder-System geliefert. Chevrolet hat seine Luftfedern gründlich überarbeitet, um ihre Lebensdauer und Zuverlässigkeit zu erhöhen. Die Luftfeder-Elemente erhielten vorn eine um 40% und hinten eine um 15% niedrigere Federkennung, was höheren Fahrkomfort sichert. Bei Buick verzichtet man jetzt vorn auf Luftfeder-Elemente und verwendet sie nur an der Hinterachse auf Wunsch und gegen Aufpreis. Bei Ford schließlich scheint man im Zuge der Wirtschaftlichkeits-Tendenz die Luftfederung ganz von der Speisenkarte gestrichen zu haben. Übrigens sind luftgefederte Modelle nur in den Vereinigten Staaten lieferbar.

Die konventionellen Federungs-Systeme wurden weiter verbessert. Die Schraubenfeder-Versionen des Chevrolet erhielten hinten einen Panhard-Stab, der die eine Seite des Rahmens mit der anderen Seite der Hinterachse verbindet, um diese besser in der Querrichtung zu führen. Bei Buick ist man besonders stolz auf das Fahrverhalten des 59er Modells. „Selbst auf unserer rauhesten Teststrecke, die einer europäischen Straße in nichts nachsteht", so verkündet man, „büßte der Wagen nichts von seiner Fahrsicherheit ein!" Ganz davon abgesehen, wie man unsere Straßen einschätzt, leider ja oft genug zu Recht, ist es doch interessant, das näher zu untersuchen. Man hat also die Spur um fast acht Zentimeter verbreitert, einen stärkeren Stabilisator vorn vorgesehen, einen weiteren hinten so angeordnet, daß das Rollzentrum angehoben wurde, was den Abstand zwischen dem Angriffspunkt der Fliehkraft in Kurven und dem Rollzentrum und damit die Seitenneigung verringerte. Schließlich vergrößerte man die Federwege. Auch die Servolenkung wurde wirksamer, das heißt, die Servo-Unterstützung tritt früher in Tätigkeit. Ferner wird das Auto mit „Allwetterstoßdämpfern" ausgestattet. Darunter verstehen die Amerikaner einen Dämpfer, der mit einer temperaturunabhängigen Flüssigkeit gefüllt ist. Bekanntlich verändert sich die Wirksamkeit eines Stoßdämpfers mit der Außentemperatur und mit der Erhitzung bei hoher Beanspruchung. Beim Cadillac ging man noch einen Schritt weiter und füllte die Dämpfer oberhalb der Flüssigkeit mit einem Gas namens Freon, das infolge seines Druckes die Schaumbildung der Flüssigkeit und damit eine Verschlechterung der Schwingungsvernichtung verhindert. Nach diesem Prinzip arbeiten ja auch die Bilstein-Stoßdämpfer. Die Bremsfläche wurde allgemein vergrößert. Pontiac nennt eine Vergrößerung von 10%, Chevrolet von 27%. Die größere Fläche wurde durch Verbreiterung der Backen gewonnen, was wiederum breitere Trommeln notwendig machte. Man hat großen Wert darauf gelegt, die Trommeln jetzt in den Luftstrom ragen zu lassen, was im Verein mit einer Schrägverrippung der Trommel-



Schema des bei den 1959-Modellen von Chrysler eingebauten „denkenden" Rückspiegels. In der oberen Stellung würden die Scheinwerferstrahlen eines Hintermannes das Auge blenden. Eine lichtempfindliche Zelle sorgt jedoch dafür, daß in diesem Fall der Spiegel weggeklappt wird (unteres Bild).

Werbung und Wahrheit

„XYZ gewinnt die Mille Miglia 1958. Das Tausend-Meilenrennen von Brescia ist das härteste Automobilrennen. Die Siegestrophäe für dieses höllische Straßenrennen, bekannt als das Rennen der tausend Kurven, wurde von einem XYZ mit H. H. am Steuer gewonnen. Den zweiten Platz im selben Rennen belegte ebenfalls ein XYZ mit O. H. K."

(Aus einer ganzseitigen Anzeige der amerikanischen XYZ-Importeure in ROAD & TRACK, November 1958.)

Die „1000 Meilen von Brescia" wurden 1958 als ganz zivile Rallye mit Durchschnitten zwischen 50 und 65 km/st durchgeführt. Der angebliche Siegerwagen XYZ wurde 59. (neunundfünfzigster) in der Gesamtwertung und gewann lediglich eine Sonderwertung in seiner Klasse. Red.

*

„. . . Der tiefe Schwerpunkt und die breite Spur bieten Ihnen beste Straßenhaftung für schnelle, sichere Fahrt. Sie fahren schnell durch scharfe Kurven mit aller Sicherheit und ohne deutliche Seiten-Neigung. Jahrelange Versuche führten zu diesen besonderen Vorteilen der Fahrwerk-Konstruktion des X. Er bietet das Beste nach dem heutigen Stand der Technik. Der X ist geschaffen zu gediegenen Repräsentation. Überzeugend im Äußeren, bestechend im Fahr- und Ausstattungskomfort . . . das ist der X, Weltklasse . . ."

(Aus einem einheitlichen Werbebrief der X-Großhändler vom Oktober 1958.)

Schon vor einem Vierteljahrhundert erkannte man, daß es vom Standpunkt korrekter Führung der Hinterräder aus ein Unding ist, den Federn neben ihrer eigentlichen Aufgabe noch zusätzlich die der Seitenführung und Aufnahme der Bremsreaktionskräfte zuzumuten. Beim X. ist das noch heute der Fall. Red.



oberfläche die Gefahr des Fadings verringert. Verschiedene Fabrikate erhielten eine zuschaltbare Differentialsperre, die auf glattem Untergrund das einseitige Durchdrehen eines Antriebsrades verhindert. Allerdings ist das ein „Extra", für das man auch extra bezahlen muß.

AUSSTATTUNG UND ZUBEHÖR

Menschen, die besonders faul sind, so sagt man, haben die besten Ideen, um sich und anderen das harte Leben zu erleichtern. Daran gemessen scheinen amerikanische Automobil-Erzeuger stets eine Reihe von Leuten dafür zu bezahlen, faul zu sein. So haben sich wiederum diese beneidenswerten Menschen etwas ausgedacht, was sicher nicht ohne Einfluß auf den Verkauf dieses oder jenes Modelles sein wird. Die Krönung sind zweifellos die Schwenksitze von Chrysler bei seinen weiteren Marken De Soto, Dodge und Plymouth. Werden die Vordertüren geöffnet, so schwenken die auf Rollen gelagerten Vordersitze heraus und erleichtern den Einstieg. Während der Fahrt sind sie fest verriegelt. Eine andere Überraschung bei Chrysler: ein Innenspiegel, der automatisch in eine blendfreie Stellung klappt, wenn das volle Scheinwerferlicht eines Hintermannes auf ihn trifft. Was man anderswo leider noch mit der Hand erledigen muß, vollbringt hier eine lichtempfindliche Fotozelle. Nach dem gleichen Prinzip arbeitet das automatische Abblendlicht, das sich einschaltet, wenn ein Entgegenkommer aufblendet.

Bei Dodge hat man noch etwas anderes ausgedacht, nämlich den Geschwindigkeitsmesser, der je nach Fahrtbereich in einer anderen Farbe anzeigt: bis 50 km/st in Grün, bis 80 in Gelb, und alles, was noch jenseits dieser Marke gefahren werden kann, erscheint sinnigerweise in Rot. Auch die Autos von Pontiac warnen – auch akustisch – ihre Benutzer, wenn die Geschwindigkeit eine bestimmte Grenze überschreitet. Beim neuen Buick versucht ein Horizontal-Tachometer von sage und schreibe 50 Zentimeter Breite seinen Benutzer glücklich zu machen. Es ist wahrscheinlich das größte Instrument dieser Art, das jemals in einem Auto verwendet wurde. Bei Chevrolet will man uns das Leben durch eine von Hand fixierbare Gas-Feststell-Vorrichtung besonders auf langen Strecken erleichtern. Bei Berührung der Fußbremse rastet das Gerät automatisch aus. Will man den Wagen beschleunigen, so läßt sich das Gaspedal weiter durchtreten, rastet aber danach wieder in die gewünschte Stellung ein. Ähnliches ist die Cadillac-Cruise-Control. Man wählt auf einem Anzeige-Instrument eine bestimmte Geschwindigkeit, gibt Gas, bis dabei ein leichter Widerstand fühlbar wird, zieht einen Knopf, und die Geschwindigkeit wird nun weiter selbsttätig gefahren. Das Ausschalten geschieht durch Wiederberührung des Gaspedales, durch Bremsen, Ausschaltung der Zündung oder durch Verstellen des Hydromatic-Getriebes auf Neutral oder Parken. Bei Geschwindigkeitsbegrenzung warnt ein leichter Gegendruck im Gaspedal vor Überschreiten dieser Grenze.

Bei Cadillac hat man offensichtlich besonders faule Leute sitzen, was das Ausdenken derartiger Gags betrifft. Will man aussteigen, und die hinteren Türen sind nicht verriegelt, so legt man an jeder Vordertür einen Kippschalter um, und die entsprechende zweite Tür ist ebenfalls, und zwar elektrisch, verriegelt. Damit nicht genug. Es gibt auch Menschen, für die das Öffnen des Kofferraum-Deckels eine nur schwer zumutbare Tätigkeit ist. Für diese Bevölkerungsgruppe wurde im Handschuhkasten ein Druckknopf angeordnet, bei dessen Berührung sich der Kofferraum power-operated öffnet, schließt und sich selbsttätig verriegelt. Frage: Wer öffnet nun den Handschuhkasten? Und dann: Wem kann noch zugemutet werden, einen Knopf zu drücken? Für gute Belüftung durch elektrische Betätigung der hinteren Seitenscheiben finden sich bei Pontiac drei Schalter: einer am Instrumentenbrett, was gar nicht dumm ist, wenn man allein im Wagen sitzt, und je einer in den hinteren Türen.

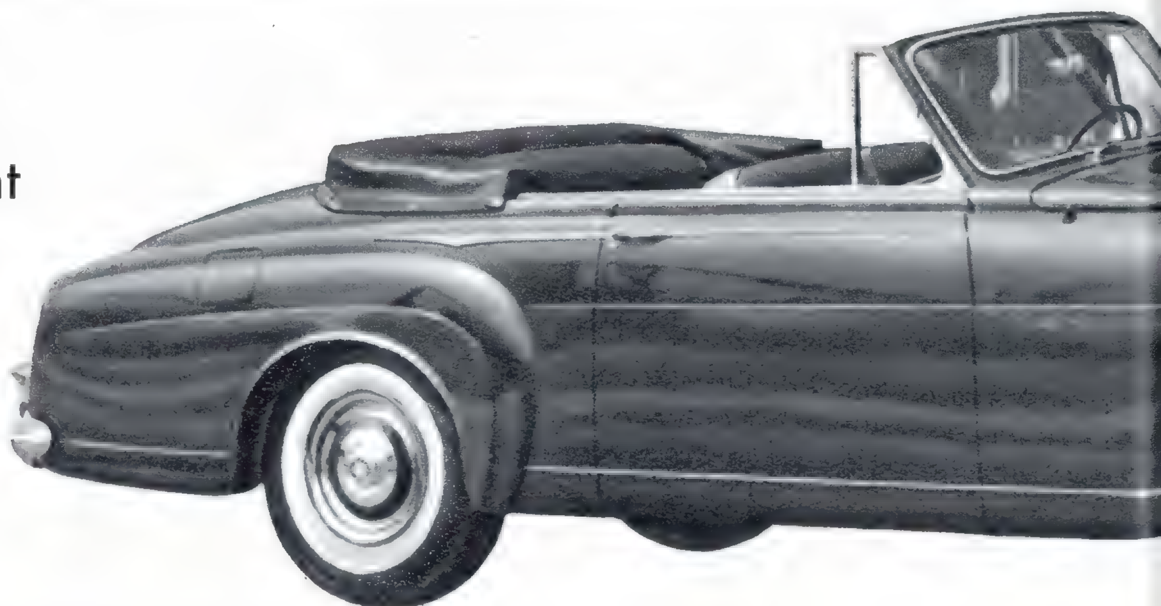
Das äußere Bild erhält erstaunlicherweise bei allen Marken seine charakteristische Note durch die Vergrößerung der Glasfläche. Hier ist besonders typisch die nach hinten oben vergrößerte Frontscheibe (Pontiac: 37% mehr Glas). Durch diese sieht man jetzt auch die Verkehrslichter, die oft so boshaft direkt über dem an der Kreuzung haltenden Wagen stehen. Das Glas ist zum neuen Stilfaktor geworden. Vista Panorama nennt Cadillac seine Scheibe und stellt gleichzeitig fest, daß man die höchsten Rücklichter hat, die je an einem Personenwagen angebracht wurden: „. . . ein unmißverständliches Zeichen in der Nacht, daß es ein Cadillac ist!" Weitere Cadillac-Bonmots: „Dramatische Flossen von atemberaubender Schönheit!" und „Das erregendste Modell, das je von uns gezeigt wurde!" Bei Chevrolet ist man bescheidener. Hier notiert man schlicht, daß die Flossen aus Cap Canaveral stammen könnten und sehr raumbewußt seien.

Notieren wir zum Abschluß noch ein recht bemerkenswertes Verkaufsargument: Die Einführung einer neuen Art der Lackierung, die es nicht mehr erforderlich macht, die von vielen Menschen so ängstlich gehütete Außenhaut des Autos (denn ihr Zustand bringt bekanntlich den Wiederverkaufspreis) gegen Witterungseinflüsse zu konservieren. Magic Mirror – Magischer Spiegel – nennt General Motors diesen Lack, der genauer mit Acrylic-Lack bezeichnet wird, was uns wahrscheinlich ebensowenig sagt. Er wird bei allen GM-Töchtern verwendet und macht vermöge seiner Härte jedes Polieren und Wachsen überflüssig. Wie konnte es anders sein, auch bei Ford erfand man einen neuen Lack. Hier nennt man ihn Diamond Finish Lustre. Auch er scheint dazu bestimmt, dem Autobesitzer Geld sparen zu helfen und die Pächter von Wagenpflege-Stationen zum Selbstmord zu treiben.

Resümee: Amerikas Antwort auf die Kaufunlust seiner Bürger und auf die Invasion aus Europa ist deutlich. Allem Anschein nach hat man schon jetzt verschiedene Pfeile aus dem Köcher geholt, die man erst später verschießen wollte.

Dipl.-Ing. D. Korp

Deutschlands Hauptkonkurrent auf dem Weltmarkt rüstet sich:



Die britische Automobilindustrie hat – wohl in erster Linie wegen der raschen Vergrößerung des nordamerikanischen Marktes – die Auswirkungen der „Recession" im vergangenen Jahr nicht gespürt. Sie stellt gegenwärtig ungefähr 20 000 Fahrzeuge wöchentlich her. In den ersten neun Monaten dieses Jahres wurden 374 499 Wagen exportiert gegenüber 311 745 im gleichen Zeitraum des Vorjahres. George Harriman, leitender Direktor der BMC, schätzt, daß im ganzen Jahr der Fahrzeug- und Teileexport der Industrie Großbritannien etwa 6 Milliarden DM in Devisen einbringen wird. Im gleichen Zeitraum aber müssen die Käufer des inländischen Marktes rund 1,2 Milliarden DM an Kaufsteuer bezahlen. (60 Prozent Aufschlag auf den Kaufpreis des Wagens). Dazu aber muß man noch die weit größere Summe zählen, die durch eine etwa 125%ige Benzinsteuer aufgebracht wird.

Die USA sind heute bei weitem der größte Exportmarkt für britische Autos, und sie haben 109 045 Fahrzeuge in den ersten neun Monaten dieses Jahres gekauft; nach Australien, das bisher der führende Exportmarkt war, gingen 46 050. Um seine Handelsbilanzschwierigkeiten zu überwinden, will Australien nun die eigene Produktion verstärken. Dritter ist Südafrika mit 36 356 Wagen, darauf folgt Kanada mit 32 731.

Gegenwärtig gehen nur 16 Prozent des britischen Exports in europäische Länder, aber die britische Industrie hofft, daß sie durch die Schaffung der Freihandelszone einen leichteren Zugang zu europäischen Märkten, wie Frankreich und Italien, bekommen wird, wobei in letzteren die Einfuhr britischer Wagen durch Importbeschränkungen und Begrenzungszahlen erschwert wird. Im Commonwealth, dessen Länder inzwischen mehr und mehr wirtschaftlich unabhängig geworden sind, erzielen die Automobil-Hersteller des europäischen Kontinents zunehmende Verkaufserfolge, die noch zunehmen werden, wenn einige dieser Hersteller eigene Kundendienstorganisationen oder sogar Montagewerke geschaffen haben.

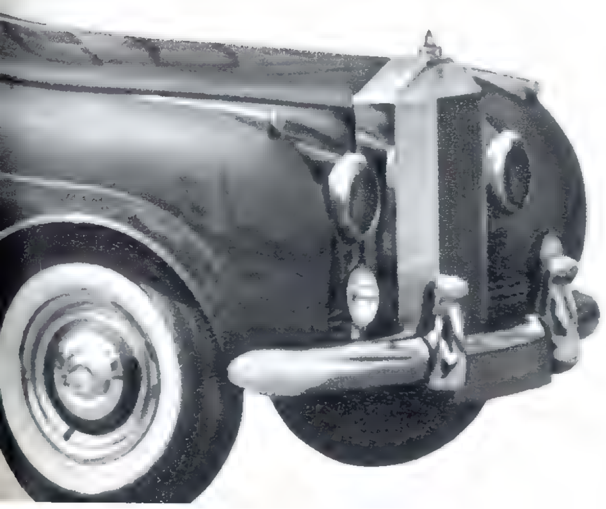
Heute betrachten die großen Automobilfabriken die 2,5 Liter als obere Grenze für Wagen, die in große Stückzahlen verkauft werden sollen. Diese Grenze ergibt sich aus der unverändert hohen Besteuerung, aus den Konkurrenzverhältnissen – besonders in Ländern, die auch zum Interessengebiet des sowjetischen Automobilexports gehören – und aus der Vorliebe für kleine Importwagen auf dem amerikanischen Markt. Immer mehr überläßt man den Markt für große und teure Luxuswagen den Tochtergesellschaften der Flugzeugkonzerne. Rolls-Royce und Bentley haben eine stattliche Produktion und machen auch große Anstrengungen, um ihren Export auszuweiten. Andere, wie Armstrong Siddeley, die gerade den neuen Star Sapphire mit größerem Motor, Scheibenbremsen, Servolenkung und automatischem Getriebe vorgestellt haben, Alvis, deren Karosserie für den 3 Liter nun von Park Ward nach Entwürfen der Schweizer Firma Graber hergestellt wird, und Bristol, deren Wagen den Preisrekord pro ccm halten dürften, können sich wahrscheinlich mehr Werbewirkung als finanziellen Gewinn vom Automobilgeschäft versprechen.

Ein billigerer Weg, luxuriös ausgestattete Wagen für hohe Ansprüche zu bauen, wurde von der BMC beschritten, die eine Spezialausführung des Austin A 105 vorgestellt hat, deren Inneres von Vanden Plas mit Leder, Nußbaumholz und all den traditionellen Bestandteilen herkömmlicher Karosseriekunst ausgestattet wurde. Der Markt für große Limousinen ist nun auf ein Ausmaß zusammengeschrumpft, bei dem es sehr schwierig ist, Gewinne zu erzielen. Rootes gab den früheren Humber Pullman auf, als man neue Karosserie-Herstellungsstraßen baute, obwohl dieser Wagen noch einen großen Marktanteil besaß, und man ersetzte ihn durch den neuen Super Snipe mit nur 2651 ccm; BMC bleibt mit dem Austin Princess noch dabei, Armstrong Siddeley zeigte die Limousine mit langem Radstand, Daimler stellt noch wenige der großen Limousinen her, und auch der Rolls-Royce Silver Wraith ist weiterhin für diejenigen, die dafür einen Preis von rund 64 000 DM (einschließlich Verkaufssteuer) bezahlen können, mit den Aufbauten der berühmten Karosseriebauer erhältlich.

Um ihre Erzeugnisse äußerlich dem internationalen Standard anzupassen, haben verschiedene britische Firmen italienische Stilisten verpflichtet. Der neue Austin A 40 von Pinin



Park Ward baut für Alvis die von dem Schweizer Karossier Graber entworfene Karosserie für den 3 Liter Alvis. Auf den hinteren Sitzen muß es bei geschlossenem Verdeck ziemlich dunkel sein! Das Rolls-Royce Silver Cloud-Cabriolet (Bild unten) baute H. J. Mulliner.



London Motor Show





Der „Stirling" (oben), ein kleines Sportcoupé mit 25 PS-Zweitaktmotor, hat mit Stirling Moss außer dem Namen nichts gemeinsam. Rechts das viersitzige Hardtop von Berkeley, das in seiner Primitivität an vergebliche Viersitzer-Rettungsanker von Gutbrod oder Champion in vergangenen Zeiten erinnert.

Farina, der neue Aston Martin DB 4 von Touring, die neue Kühlerform des Standard Vanguard sind die ersten Beispiele. Der Vanguard ist die erste Arbeit für Standard von Michelotti, der außerdem noch eine Reihe von neuen Karosserien für die Modelle 1960/61 entworfen hat. Größere Windschutz- und Heckscheibe, ein neues Kühlergrill, logischere Absetzung bei Zweifarbenlackierung und zierliche vertikale Schlußlampen statt der häßlichen runden kennzeichnen den neuen Vanguard, der entweder mit Dreiganggetriebe bei Lenkradschaltung oder Vierganggetriebe mit Mittelschalthebel ohne Preisunterschied lieferbar ist. Die automatische Kraftübertragung von Borg-Warner ist als Extra erhältlich. Dieses Getriebe wird übrigens heute in 26 britische Modelle eingebaut. Beim Armstrong Siddeley hat es das Rolls-Royce Hydramatic abgelöst, und man hat eine interessante Verfeinerung dadurch geschaffen, daß man durch einen Hebel am Armaturenbrett genau die Geschwindigkeit einstellen kann, bei der das Getriebe vom Zwischengang in den schnellsten Gang schalten soll.

Automatische Kupplungen, die von allen großen und einigen der kleineren Firmen bei der letzten Ausstellung angeboten wurden, sind beim Publikum sehr schlecht angekommen, und man hört heute nur mehr sehr wenig von ihnen, obwohl sie weiterhin auf Wunsch erhältlich sind.

Scheibenbremsen, die man gründlich in Sport- und Rennwagen erprobt hat, werden nun auch in größere, schwere Wagen eingebaut, so in den Armstrong Siddeley, den Jaguar Mark IX (gleich dem Mark VIII, aber mit einem 3,8 Liter-Motor anstelle des 3,4 Liter), in den Bristol 406 und in den Daimler Majestic. Alle diese Wagen zeigen gleichzeitig den Zug zu stärkeren Motoren. Bei den kleineren Wagen wird diese Richtung vom Hillman Minx, Sunbeam Rapier und dem Hillman Husky mitgemacht, die alle dieses Jahr größere Motoren bekommen haben.

Dunlop, Girling und Lockheed scheinen unabhängig voneinander zur gleichen Form der serienmäßigen Scheibenbremse gekommen zu sein. Alle Serienkonstruktionen arbeiten mit zwei Arbeitskolben, einer auf jeder Seite der Scheibe, und segmentförmigen Reibflächen statt der früher kreisförmigen bei den Versuchskonstruktionen. Beim Humber Snipe jedoch und beim 3 Liter Rover verwendete man Girling-Duplex-Trommelbremsen mit Servounterstützung.

Als der neue Aston Martin DB 4 erschien, teilte man mit, daß er innerhalb 30 sec vom Stand auf 160 km/st beschleunigt und wieder herunter gebremst werden kann. Dies war offensichtlich eine Untertreibung. Auf dem MIRA-Testgelände hat der Wagen sechs solche Versuche in sechs Minuten hinter sich gebracht, und die Durchschnittszeit betrug dafür nur 27,2 Sekunden! Ein klarer Beweis für das Fehlen jeglichen Fadings bei seiner servobetätigten Dunlop-Scheibenbremse. Beim DB 3 wurden die Bremspedaldrücke durch eine Baldwin-Servobremse verringert.

Scheibenbremsen an englischen Wagen

Serienwagen			
A.C.	Ace & Aceca	vorn (a. W.)	Girling
Armstrong-Siddeley	Sapphire	vorn	Girling
Aston-Martin	DB III	vorn	Dunlop
	DB IV	vorn u. hinten	Dunlop
Bristol	406	vorn u. hinten	Dunlop
Daimler	Majestic	vorn u. hinten	Dunlop
Jaguar	2.4	vorn u. hinten	Dunlop
	3.4	vorn u. hinten	Dunlop
	Mark VIII	vorn u. hinten	Dunlop
	Mark IX	vorn u. hinten	Dunlop
	XK 150	vorn u. hinten	Dunlop
Jensen	541 R	vorn u. hinten	Dunlop
Lotus	Eleven	vorn u. hinten	Girling
	Eleven Club	vorn u. hinten	Girling
	Elite	vorn u. hinten	Girling
MG-A	Twin Cam	vorn u. hinten	Dunlop
Peerless		vorn	Girling
Triumph	TR 3	vorn	Girling
Renn- und Rennsportwagen			
BRM		vorn u. hinten	Lockheed
Vanwall		vorn u. hinten	Goodyear
Aston-Martin	DBR-1/300	vorn u. hinten	Girling
Jaguar		vorn u. hinten	Dunlop
Lotus		vorn u. hinten	Dunlop

Eine der Überraschungen in letzter Minute war der Stirling (er hat nichts mit Stirling Moss zu tun). Er ist die neueste Schöpfung von Laurence Bond, dem Konstrukteur des ursprünglichen Bond-Dreiradfahrzeuges, des Berkeley und des Opperman Unicar. Wie letzterer besitzt er eine Rahmen-Boden-Anlage, die aus Kunststoff hergestellt wird. Sie ist mit Metall an den Punkten verstärkt, wo der Motor und die Radaufhängung befestigt sind. Es ist ein kleines Sportcoupé mit einem luftgekühlten Zweizylinder - Zweitakt - Motor von 424 ccm (25 PS bei 5500 U/min) im Heck; er wird über ein Viergang-Getriebe und von da über eine offene Kette auf die Hinterräder angetrieben. Überall Einzelradaufhängung, vorn doppelte Trapezlenker mit Schraubenfedern und Stoßdämpferstreben, hinten eine Schwingachse mit Halbachsen. Ein weiterer Kleinsportwagen ist der Frisky Sprint, von dem Rohrrahmen-Frisky abgeleitet, aber mit einem luftgekühlten Dreizylinder-Zweitakt-Excelsior-Motor von 492 ccm, der im Heck quer eingebaut ist. Vom Kühlergrill wird die Kühlluft durch einen zentral gelegenen Tunnel dem Motor zugeführt. Er hat ein elektrisches Gebläse mit Thermostat, das bei stehendem Fahrzeug die Kühlluft zuführt.

Vom Berkeley wurde eine viersitzige Ausführung mit einer reichlichen Stahlverstärkung im Aufbau gezeigt, ein offener Wagen mit aufsetzbarem Hardtop.

Die Neuigkeiten beschränkten sich also auf wenige Wagen, die zudem meist schon vorher gezeigt wurden, und auf Einzelheiten. Das sich daraus ergebende Gesamtbild ist aber durchaus eindrucksvoll, wenn man es mit dem vergleicht, was die britische Automobilindustrie noch vor wenigen Jahren zu bieten hatte. Man ist moderner und fortschrittlicher geworden, auf dem Gebiet der Scheibenbremsen vielleicht sogar richtungweisend. Man ist für den weltweiten Konkurrenzkampf, den die nächsten Jahre bringen werden, gerüstet.

Gordon Wilkins

Noch mehr Wärme für den VW

Man hat es bisher noch nicht ganz erklären können, warum nun gerade der Volkswagen die meisten seiner Besitzer ständig dazu reizt, sich mit ihm zu beschäftigen, und ausgedehnte Zweige der Zubehörindustrie am Leben erhält. Man kann nicht sagen, daß er technisch unvollkommen wäre, sonst würden wohl nicht täglich 1950 neue Wagen in Wolfsburg aus dem Ei schlüpfen. Für viele Menschen ist er die erste, bedeutende Stufe der Motorisierung, vielleicht nimmt man ihn deswegen geradezu mit in die Familie auf. Aber auch eisgrauen VW-Besitzern wird er immer wieder zum Ziel entfesselter Bastelwut. Das weiß niemand besser als die oben erwähnte Zubehörindustrie.

Der bevorstehende Winter soll in Deutschland sehr kalt werden, wie Naturfreunde aus den reichlich fallenden Eicheln und Bucheckern mit Sicherheit schließen wollen. Das ist offenbar auch der Firma Hanlon & Wilson, Pittsburgh, USA, zu Ohren gekommen, die Produktion und Vertrieb für einen nachträglich einzubauenden VW-Heizkörper dort aufgezogen haben, wo es die meisten VW-Fahrer gibt, nämlich bei uns. Das Gerät nennt sich Steely-Rapid, wodurch schon zum Ausdruck kommt, daß es aus Stahl ist, und daß irgend etwas sehr schnell vor sich geht. Nun, es handelt sich um schnellere Erwärmung des Innenraumes, als es mit dem serienmäßig vorgesehenen System möglich ist.

Bekanntlich wird der VW-Motor durch die nicht gefrierende und nicht kochen könnende Luft gekühlt, die durch ein Gebläse auf die Kühlrippen der einzelnen Zylinder gedrückt wird, wobei sie sich erheblich aufheizt. Der Gedanke, diese Luft zur Innenheizung zu verwenden, lag daher so nahe, daß beim VW kein Aufpreis für die Heizung erhoben werden kann. Übrigens werden auch die noch reichlich Wärme enthaltenden Auspuffgase der Heizung nutzbar gemacht, indem sie nämlich die warm gewordene Kühlluft noch weiter erhitzen. Diesem Zweck dient ein Wärmetauscher, welches der eigentliche Heizkörper ist, in dem die Heizungsluft von den Auspuffgasen umströmt wird. Natürlich ist eine gut abdichtende Trennwand vorgesehen, sonst würden wir mit fortschreitender Erwärmung auch fortschreitend Kohlenmonoxyd einatmen, was ungemein tödlich wirkt.

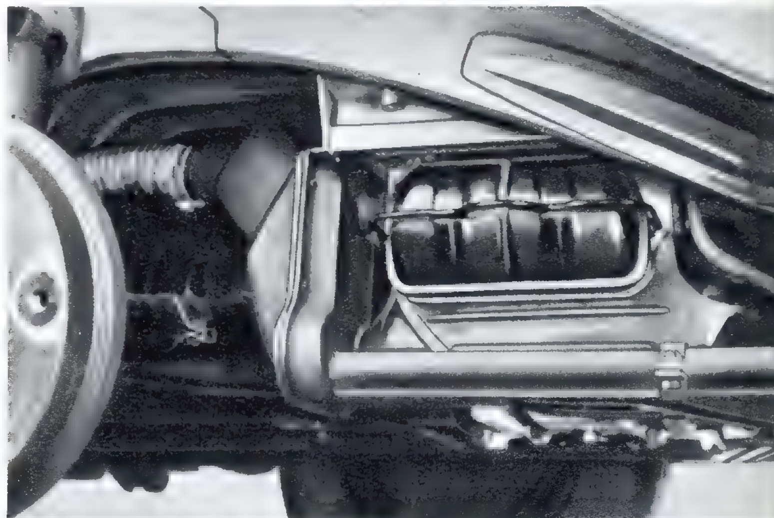
Dieser Heizkörper, den wir auch im Bilde sehen, wird nun abgenommen, die hintere Hälfte oben abgeschnitten und durch den Steely Rapid ersetzt. Dieser Wärmetauscher besitzt gegenüber dem Original-Teil eine größere Wärme-Übertragungsfläche. Weiter wird der Wärme-Austausch zwischen Auspuffluft und Heizungsluft durch zylinderförmige Warzen verstärkt. Anders ausgedrückt: die wärmeabgebende Oberfläche ist größer, so daß die in den Wagen strömende Luft wärmer wird und damit den Wagen schneller behaglich macht. Besonders beim Kurzstreckenverkehr, bei dem die übliche VW-Heizung manchen Insassen enttäuscht, macht sich das Gerät angenehm bemerkbar. Es sorgt für größere Wärme und vermittels der Entfrosterdüsen für eine klare Frontscheibe. Die Idee der Firma aus Pittsburgh war ebenso einfach wie zweckmäßig: Auspuffgase sind immer warm, wärmer jedenfalls als die Kühlluft, wenn man sie mehr als bisher ausnützt, hat man unzweifelhaft einen Gewinn.

A propos Gewinn, die Anlage kostet DM 135.–, an Einbaukosten werden DM 10.– genannt. Sie wurde vom Wärmetechnischen Institut der Technischen Hochschule Braunschweig geprüft. Das VW-Werk hat keine Bedenken gegen den nachträglichen Einbau. Das Gerät ist aus nichtrostendem Edelstahl hergestellt und daher unempfindlich gegen Witterungseinflüsse. Verzunderungen durch die Hitze der Auspuffgase sollen nicht auftreten. Platzverlust durch den Einbau entsteht nicht.

ko.



Diese beiden merkwürdig aussehenden Dinge – genannt Steely Rapid – werden gegen die serienmäßigen VW-Wärmetauscher ausgewechselt. Die Warzen dienen zur Vergrößerung der wärmeabgebenden Oberfläche, denn die in diesen Rohren strömenden Auspuffgase sollen die Heizungsluft stärker erwärmen.



Der durch einen Bügel gehaltene Deckel in der Mitte schützt den Ventiltrieb des VW. Das links davon befindliche Gehäuse enthält den Wärmetauscher. Das Hinterrad, in diesem Fall das linke, ist abgenommen.



Der Steely Rapid mit der abgeschnittenen rechten Gehäusehälfte. Er wird mit dem vorderen Gehäuseteil zusammengefügt. Das Gerät kann in alle VW-Modelle, also Personenwagen, Karmann Ghia und Transporter eingebaut werden.

Zwischen der Simplon-Route und dem Tale der Dora Baltea liegt auf der italienischen Seite der Penninischen Alpen eine von Fremden kaum besuchte Bergwelt, die es an Schönheit sowohl mit dem Tale von Aosta als auch mit dem Lago Maggiore aufnehmen kann.

Im November ist es für eine Fahrt hierher schon reichlich spät – aber für die nächste Reisezeit sollte man sich diese Ecke Oberitaliens unbedingt merken. Die Glanzpunkte dieses Gebietes sind der Orta-See und das Valle Canzasca, das am weitesten gegen den Monte Rosa hinaufzieht. 3000 m hoch steilt dieser Riesenberg aus dem Talende von Macugnaga auf; keine seiner acht eisgepanzerten Haupterhebungen ist niedriger als 4000 m, und die tiefste Lücke dazwischen liegt 200 m höher als die Hauptkette des Mont Blanc. Normalerweise wird man sich aber damit begnügen, mit der Seilbahn von Prati aus bis zum Belvedere über dem Macugnaga-Gletscher hinaufzufahren.

Die Straße dort hinauf zweigt in Pallanzeno (10 km unterhalb Domodossola) von der Simplonroute ab. Die Entfernung Pallanzeno-Prati beträgt 28 km.

Der Orta-See ist noch bequemer zu ereichen. Der Umweg über den Orta-See von Brig nach Mailand ist nur 3 km länger als die Direktstrecke, und der Umweg über den Orta-See von Bellinzona nach Turin ist sogar 1 km kürzer als die große Durchgangsstraße über Novara. Kommen Sie vom Simplon herunter, so biegen Sie zum Orta-See in Gravellona rechts ab; von Bellinzona aus halten Sie sich an der ersten Straßengabelung 6 km hinter Verbania links, an der zweiten kurz dahinter rechts und erreichen nach 5 km Gravellona.

Omegna ist der erste Ort am Orta-See. Jetzt dürfen Sie nicht enttäuscht sein, denn dieser Ort ist eine Industriestadt mit Walzwerken. Deshalb sollte man zusehen, so schnell wie möglich weiterzukommen. Dazu gibt es zwei Möglichkeiten: entweder über Césara die Höhenstraße rechts um den Orta-See herum, oder geradeaus und unmittelbar am Ufer entlang nach Orta. Die Direktstrecke über Crabbia ist nicht ganz so schön, aber keineswegs langweilig.

Notieren Sie

für nächstes Jahr:

Orta-See

Das Rathaus in Orta steht nur auf Säulen. Zu den Amtsräumen führt eine Freitreppe.



Dann wird die Straße plötzlich zum engen Durchlaß mit Schwibbögen und Kreuzgewölben, und nach drei Ecken ist man auf der Piazza. Dieser Szenenwechsel aus dem Vollschatten zu stäubendem Sonnenlicht erfolgt so unvermittelt, daß man den Atem anhält. In den Laubengängen hängen hinter Weinlaub zweimeterlange Salamiwürste und mit buntem Bast umflochtene Chiantiflaschen. Dahinter ist Orvietowein in bauchigen Gefäßen zu Pyramiden gestapelt. Espressomaschinen mit ihrem Gefauche geben die Begleitmusik dazu ab. Davor steht ein Rathaus. Genau genommen besteht es nur aus einem Dach mit einem lustigen Türmchen darauf und einem ersten Stockwerk. Wo in der Welt gibt es ein zweites Rathaus, das völlig auf Säulen steht? Dahinter aber glitzert der See wie unbeschwerte Seide. Und mitten drin schwimmt eine Kircheninsel.

Seine intimsten Reize offenbart Orta erst am Abend, wenn über das Wasser Lichter in allen Regenbogenfarben laufen, die Isola San Giulio zum Schattenriß mit gelben Pünktchen geworden ist und an den Zyklamen Nachtschwärmer mit fingerdicken Körpern hängen.

Orta besitz genauso enge Gassen wie Venedig. Während die Calli um den Canale Grande durch ihren Realismus brutal wirken, locken die engen Durchlässe Ortas auch am späten Abend noch zu einem Bummel. Die dunklen Innenhöfe, in denen die Augen der Katzen wie Irrlichter geistern, die Wände der Paläste, an denen neben Votivtafeln irdene Vasen mit Blumen hängen, die geschweiften Balkongitter und das gelbe Licht der schmiedeeisernen Ampeln, von denen keine der anderen gleicht, hinterlassen kein Gruseln. Ein Schrei aus dem Dunkel der Lagunenstadt greift ans Herz; aber ein Rufen aus den Schatten Ortas löst eine Erwartung aus.

Stunden später, wenn des Mondes Messingscheibe hinter dem Monte Sacro steht, die Wellen auf dem See eingeschlafen sind und die Fledermäuse rege werden, müssen Sie auf einem Balkon sitzen und auf den See hinaussehen. Auf der Kircheninsel drüben verlöscht dann ein Licht nach dem anderen, und schließlich liegt sie drohend wie ein abgeblendeter Kreuzer in dem fjordartigen ehemaligen Gletschertal. Mattschwarz vor Silbergrau. Haben Sie dann eine Flasche Valpolicella Superiore Bertani in greifbarer Nähe, so werden Sie wahrscheinlich auch dann noch sitzen, wenn das Schlagwerk der Basilika knarrend ausholt, um die zweite Morgenstunde zu verkünden.

Die schmackhafteste Cassata und den besten Espresso bekommen Sie hier in dem Terrassenrestaurant hinter dem Rathaus am See. Wohnen sollten Sie aber im Hotel „Orta“ an der Piazza Principale. Im Restaurant (die Veranda ist leider vollverglast) gibt es als Spezialität einen ganz jungen Gorgonzola, dessen Pilzmyzele noch nicht grün geworden sind. Und am nächsten Morgen bestellen Sie besser statt des üblichen Milchkaffees zum selben Preise zwei große Tassen Espresso. Die Halbpension kostet hier 2000 Lire, eine Flasche Valpolicella 300 Lire. Den Wagen kann man in eine gedeckte, straßenseitig offene Loggia fahren.

Da man es in Orta einen ganzen Urlaub lang aushält, sollte man





Die Isola San Giulio, die mitten auf dem See schwimmt, sieht abends wie ein Kreuzer mit abgeblendeten Lichtern aus.

diesen Ort auch als Standquartier für Ausflüge in die stillen Täler am Monte Rosa wählen.

Das Valle Canzasca ist das imposanteste davon. Da die Talstraße aber ziemlich schmal ist, gleich zu Beginn einige Galerien mit scharfen Kehren besitzt, raten wir Ihnen, nicht erst an einem Nachmittag nach Macugnaga hinaufzufahren. In Macugnaga, wo die Talstraße endet, gibt es eine ganze Reihe Hotels; gut wohnen Sie im Hotel Monte Moro oder im Hotel Moderno; ein Einbettzimmer kostet 1000 bis 1430 Lire pro Nacht.

Aus dem süddeutschen Raum gibt es fünf Möglichkeiten, um hierher zu gelangen.

Von Garmisch-Partenkirchen aus: via Fernpaß – Landeck – St. Moritz – Maloja – Menaggio – Lugano – Locarno – Verbania – Gravellona – Omegna nach Orta = 361 km. Diese Strecke ist ganzjährig befahrbar.

Von Lindau aus: über Bregenz – Feldkirch – Chur und den Julier nach Silvaplana und dann weiter wie beim ersten Vorschlag. Diese Strecke ist ebenfalls ganzjährig befahrbar, im Winter muß man aber M + S-Reifen auflegen, da es am Julier 2288 m hinaufgeht. Landschaftlich schöner ist die Variante Landquart – Flüela Paß – Silvaplana. Zwischen Landquart und Schiers ist die Straße jedoch schmal und besitzt wenig Ausweichstellen. Der direkte Weg Lindau – Orta ist 406 km lang, derjenige über den Flüela (November bis Mai geschlossen) 435 km.

Von Donaueschingen aus: via Schaffhausen – Zürich – Gotthard – Bellinzona – Locarno und Gravellona nach Orta = 401 km. Der Gotthard ist normalerweise von Anfang November bis Ende April gesperrt, aber zwischen Göschenen und Airolo kann man seinen Wagen für 26 sfr verladen. Diesen Herbst war auf der Gotthardstraße nur ein kurzes Stück oberhalb Hospental noch nicht verbreitert.

Von Basel aus: über Olten – Luzern – Brünig – Innertkirchen – Grimsel – Gletsch – Brig – Simplon – Domodossola und Gravellona nach Orta = 347 km. Der Brünig ist in erstklassigem Zustande und ganzjährig offen; Grimsel und Simplon sind von November bis Mai unpassierbar. Deshalb muß man schon in Kandersteg verladen, wenn man nicht vorzieht, über Montreux nach Brig zu fahren. Der Autotransport Brig – Domodossola kostet 38 sfr, von Kandersteg nach Domodossola 58 sfr.

Die fünfte Möglichkeit: Lindau – Bregenz – Sargans – Näfels – Glarus – Klausen – Altdorf – Wassen – Susten – Innertkirchen – Grimsel – Gletsch – Brig – Simplon – Gravellona und dann weiter nach Orta. Diese Strecke ist 483 km lang und mit Abstand die schönste Anfahrt zum Orta-See. Die Glanzpunkte sind der Walensee, der Urner Boden, die Westrampe des Susten, die Grimselkehren, die Abfahrt vom Simplon und die Gondo-Schlucht.

Wer in den Penninischen Alpen nur eine Woche bleiben kann, der teile sein Programm so ein:

Erster Tag: Mit dem Schiff über den Orta-See. Früh mit dem Ruderboot zur Isola San Giulio übersetzen und nachmittags mit dem Motorboot abfahren. Das fahrplanmäßige Boot ist billiger als eines der Mietboote, die an der Piazza liegen.

Zweiter Tag: Rundfahrt mit dem Wagen um den Orta-See. Damit Sie dabei nicht die Sonne blendet, fahren Sie am besten im Uhrzeigersinne um den See herum. Also Orta – Gozzano – Césara – Omegna – Orta = 39 km.

Dritter Tag: Fahrt über die Vorberge der Piemonteser Alpen. Die Strecke Orta – Borogmanero – Gattinara – Santhia – Bollengo – Biella – Mosso – Borgosesia – Gozzano – Orta ist 181 km lang und zwischen Bollengo und Gozzano außerordentlich hübsch.

Vierter Tag: Ausflug zum Monte Mottarone. An diesem Tage müssen Sie früh aufstehen, weil der Monte Rosa von dort oben in der Morgenbeleuchtung wie ein Kristall aus Rosenquarz aussieht. Von Orta aus sind es nur knapp 18 km hinauf, aber die Straße ist schmal und ungeteert. Wer sich das nicht zutraut, fahre besser via Gozzano – Arona nach Stresa (36 km) und benutze von dort die Zahnradbahn.

Fünfter Tag: Ausflug ins Valle Grande. Zunächst steuern Sie Borgosesia an, biegen hier rechts ab und fahren dann bis Valagna Valsesia hinauf. Die Straße ist bis zum Endpunkt geteert, auf den letzten 10 km aber etwas schmal. Hin und zurück sind das 146 km.

Sechster Tag: Ausflug ins Val di Gressoney. Eigentlich ist dieses Tal ein Nebental des Val d'Aosta; seiner ganzen Struktur nach gehört es aber zum Talsystem der Sesia. Über Biella fahren Sie nach Ivrea, in Pont St. Martin aus dem Tale der Dora Baltea wieder heraus und nach Gressoney la Trinité hinauf. 2 km hinter Gaby wird die Straße etwas eng, und kurz vor Gressoney weist sie einige Steilstrecken auf. Dieser Ausflug ist 282 km lang.

Siebenter Tag: Ausflug ins Valle Cancasca. Zunächst fährt man in Richtung Domodossola bis 2 km hinter Vogogna und biegt dann in das Valle Canzasca ein, das sich der Dufour-Spitze in der Monte Rosa-Gruppe bis auf 8 km Luftlinie nähert. Diese Straße ist eng, im Anfang etwas kurvenreich und bis auf ein 9 km langes Zwischenstück bis Prati hinauf geteert. Die Entfernung Orta – Prati – Orta beträgt 140 km.

Achter Tag: Ruhetag am Lago d'Orta. Wer sich und seinem Wagen etwas zutraut, sollte an diesem Tage als Abschluß die Bergsiedlungen Boleto, Arolo und Quarna Sopra am Westufer des Sees besuchen.

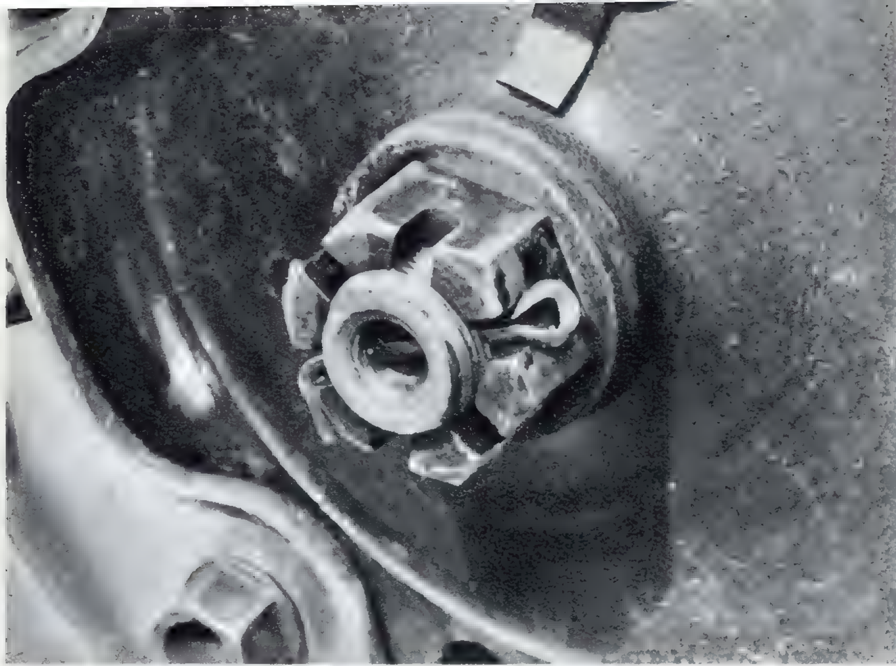
Von den kleineren Tälern sind das Valle Piccola und das Val Mostallone hübsch, reichen aber nicht an die drei Haupttäler heran. Vor den Straßen nach Rimasco nach Rima und Fobello nach Boco möchten wir aber warnen. Sie sind schlecht zu fahren.

Vorausgesetzt, daß Sie erst im Frühjahr hierherfahren, würden wir Ihnen zur Rückfahrt die außerordentlich lohnende Strecke über den San Bernardino empfehlen. Die Streckenführung ab Orta ist dann folgende: Borgomanero – Sesto Calende – Varese – Ponte Tresa – Lamone – Bellinzona – Mesocco – San Bernardino – Hinterrhein – Splügen – Thusis – Reichenau – Chur – Sargans – Feldkirch – Bregenz – Lindau = 345 km. Die Glanzpunkte dieser Fahrt sind die Auffahrt zum San Bernardino, die von Wildwassern durchgischtete Rofla-Schlucht und die daran anschließende Via Mala. Der San Bernardino ist leicht zu fahren; er ist eine der wenigen Hochalpenstraßen, welche noch ihr altes Gesicht bewahrt hat.

Haben Sie auf der Rückfahrt noch einen Tag Zeit und kennen Sie noch nicht den Klausen, das Toggenburg und das Appenzeller Land, so biegen Sie in Sargans links ab und fahren am Walensee entlang bis Glarus und übernachten im Hotel Schweizer Hof gegenüber dem Bahnhof. Hier kocht der Wirt selbst, und wenn Sie sich etwas Besonderes leisten wollen, so bestellen Sie Tournedos nach Art des Hauses. Am nächsten Tage geht es dann so weiter: Klausen – Altdorf – Schwyz – Pfäffikon – Lachen – Uznach – Wattwil – Ebnat – Schwägalp – Urnäsch – Appenzell – Altstetten – St. Margarethen – Bregenz.

Als Übersichtskarte empfehlen wir Ihnen die offizielle Straßenkarte des Touring-Clubs der Schweiz 1:300 000 von Kümmerly & Frey und als Spezialkarten die Blätter 21, 23, 24 und 26 der Michelin-Karte der Schweiz im Maßstabe 1:200 000.

Ulrich Sempert



Nur ein Splint

Es gehört kein großer Aufwand dazu, um beim Volkswagen die Hinterräder abzunehmen. Das kann erforderlich werden, wenn die Bremsanlage überprüft werden soll oder wenn hinten die Bremsbeläge erneuert werden. Das wiederaufgesetzte Rad wird durch eine kräftige Kronenmutter festgehalten. Die Mutter wiederum wird durch einen sehr stabilen Splint daran gehindert, sich zu lösen – allerdings darf man nicht vergessen, ihn durch Schlitz und Bohrung zu stecken und die Enden fachgerecht umzubiegen. Für diese letzte Maßnahme gibt es keine mechanische Sicherung, hier fängt man an, sich auf menschliche Vollkommenheit verlassen zu müssen. In einer gut organisierten VW-Werkstatt ist das normalerweise kein Problem, und eine VW-Werkstatt muß gut organisiert sein angesichts des sehr hohen täglichen Fahrzeugdurchsatzes. Daß es doch ein Problem werden kann – wahrscheinlich auch durch Personalmangel hervorgerufen – zeigen zwei Unfälle, die sich merkwürdigerweise kurz hintereinander am gleichen Tag auf der Autobahn Ulm–Stuttgart ereignet haben. In beiden Fällen löste sich das Hinterrad – einmal das rechte, zum andern das linke – weil die Kronenmutter nicht durch einen Splint abgesichert war. Insgesamt drei Schwerverletzte und erheblicher Sachschaden. Man kann sich gegen derartiges menschliches Versagen schützen, wenn nach einem Eingriff an den Rädern die Befestigungsmuttern auf ihre Sicherung hin überprüft werden. Man braucht hierzu nur die Radkappen abzunehmen. Die Sicherung geschieht hinten durch den besagten Splint, vorn wird die Mutter durch ein umgebogenes Sicherungsblech fixiert.

D. K.

*

Die beiden Unfälle weisen wieder einmal darauf hin, daß es auch im „zivilen" Fahrverkehr mehr Material-Unfälle gibt als man gemeinhin annimmt. Ich bin sicher, daß mancher Unfall, der unter der Rubrik „unbekannte Ursache" oder gar „überhöhte Geschwindigkeit" zu Buche steht, ein ähnlich gearteter Material-Unfall gewesen ist.

Hätten die beiden Fahrer der Volkswagen fahrtechnisch etwas dagegen tun können? Auch bei Rennen hat es das schon gegeben: Räder, die sich plötzlich von der Achse lösen und einfach „davonlaufen". Der berühmteste Fall dieser Art ereignete sich 1953 beim Großen Preis auf dem Nürburgring. Hinter der „Antoniusbuche", also kurz vor Start und Ziel, löste sich das rechte Vorderrad von dem Ferrari 2 Liter, den Ascari damals fuhr. Die Zuschauer waren entsetzt, als sie Ascari ankommen sahen, aber er brachte es fertig, in Boxennähe seinen Wagen auf drei Rädern plus einer Bremstrommel zum Halten zu bringen, unversehrt. Weniger bekannt ist, daß auch Karl Kling eine ähnliche Situation auskosten mußte, 1954 beim Training zum Großen Preis. Auch da war es, beim Mercedes Grand Prix-Wagen, ein Vorderrad, das sich selbständig machte. Fast an der gleichen Stelle übrigens. Und auch Karl Kling hat den Wagen meisterhaft unter Kontrolle behalten; es gab keinen Unfall.

Man wird gleich entgegnen: Ein Grand Prix-Fahrer ist ja wohl in seinen Fähigkeiten nicht mit dem „Normalfahrer" auf der Landstraße zu vergleichen; auch ist die Straßenlage der Rennwagen schon durch den niedrigen Schwerpunkt viel besser, und die Bremstrommeln sind fast so groß wie die Felgen. Gewiß – aber dafür ereigneten sich die beiden Unfälle auch bei weit über 200 km/st!

Wenn sich ein Hinterrad selbständig macht, wie bei den VWs auf der Autobahn, sollte man versuchen, zwei Dinge zu tun: erstens ganz scharf bremsen – dadurch verlagert sich das Gewicht des Wagens nach vorn, und es besteht die Möglichkeit, daß man auf drei Rädern noch rollen kann, zweitens sofort mit allem Kraftaufwand gegensteuern, damit der Wagen sich nicht nach der Seite, auf der das Rad abgegangen ist und auf der er nach unten sackt, dreht. Das ist aber nur möglich, wenn beide Hände in korrekter Haltung (Sie wissen schon: zwischen zwanzig vor vier und zehn vor zwei) das Lenkrad umfassen. Gerade auf der Autobahn sieht man das selten, „weil es doch dauernd geradeaus geht und also nichts passieren kann". Wie oft wird mit einer Hand gefahren, mit lässig am Fenster aufgestütztem Ellenbogen!

Wenn sich ein Vorderrad lösen sollte, wäre es natürlich ganz falsch, zu bremsen. Dann muß man versuchen, den Wagen rollen zu lassen, solange er das auf drei Rädern tut, ungebremst, und muß ebenfalls versuchen, in dem Augenblick, da er „niedergeht", sehr kräftig gegenzusteuern. Er will immer dorthin ziehen, wo das Rad abgegangen ist. Das Gegensteuern in solchen Fällen bedarf einer erheblichen Kraft, sonst ist es nutzlos. Auch diese Kraft ist nur dann sofort einsatzbereit, wenn man mit Aufmerksamkeit fährt.

Wir wollen nicht ins gegenteilige Extrem fallen und nun in jeder Sekunde denken: Gleich wird uns ein Rad abgehen. Der Mittelweg aber heißt: Konzentriert fahren, auch auf ebener und gerader Autobahn, sich nicht ablenken lassen, weder durch Gedanken noch durch Personen noch durch Langeweile. Dann ist man auch eher in der Lage, Geräusche wahrzunehmen, ungewöhnliche Geräusche, mit denen sich zuweilen solche Materialschäden einige Sekunden vorher ankündigen.

R. v. F.

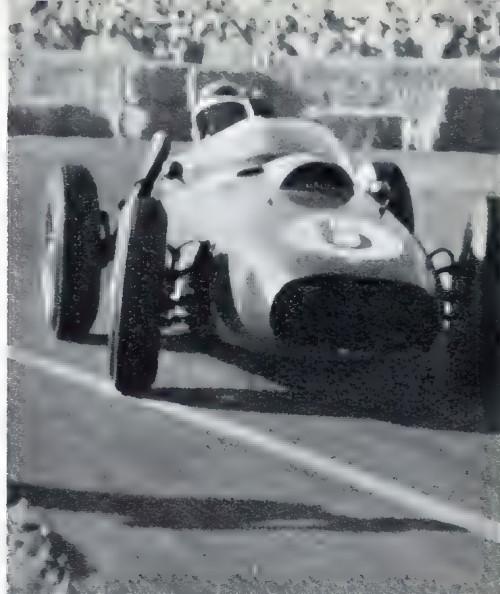
Nachdem das rechte Hinterrad durch das Lösen der ungesicherten Kronenmutter abgelaufen war, überschlug sich dieser VW und blieb auf dem Mittelstreifen der Autobahn liegen. Das war der zweite Unfall mit gleicher Ursache an diesem Tag. Das Bild oben zeigt die Kronenmutter, die das Hinterrad des Volkswagens festhält. Sie muß durch einen Splint abgesichert sein. **Fotos: Weitmann, dpa**



Moss gewinnt in Casablanca, aber

Mike Hawthorn

wird Weltmeister



Selten konnte man den Unterschied zwischen einem untersteuernden und einem übersteuernden Rennwagen deutlicher sehen als auf diesen beiden Bildern, aufgenommen in der schnellen Rechtskurve nach Start und Ziel in Casablanca. Der Ferrari von Hawthorn (oben) hat, weil untersteuernd, die Vorderräder stärker eingeschlagen als die Kurvenradiuslinie; der Vanwall von Moss (unten) „driftet" übersteuernd mit leicht nach links eingeschlagenen Vorderrädern in die Rechtskurve.



Unter sengender Sonne gewann Moss den letzten Lauf der für die Weltmeisterschaft zählenden Rennen mit seinem grünen Vanwall. Aber dieser Sieg mit einer fabelhaften Rekordrunde von 192 km/st genügte für ihn nicht, Weltmeister zu werden. Mike Hawthorn gewann diesen Titel, sein zweiter Platz brachte ihm den äußerst knappen Vorsprung von einem Punkt. Das Endergebnis war 42:41 Punkte. Diese Zahlen zeigen die Härte des die ganze Saison andauernden Kampfes zwischen den beiden jungen Briten. Moss errang dieses Jahr 4 Grand Prix-Siege, Mike nur einen, aber er kam öfters an, und die dabei gewonnenen Punkte und einige sehr wertvolle schnellste Runden ergaben den entscheidenden Unterschied.

Casablanca in Marokko war der Austragungsort dieses letzten Grand Prix der Saison. Die Rennstrecke von Ain Diab („Lager der Schakale") liegt in den Außenbezirken von Casablanca, führt auf der einen Seite die Sandküste des Atlantik entlang und steigt dann zu den kleinen Hügeln hinauf, die das Meer beherrschen. Knapp 8 km lang ist die Ain Diab-Rennstrecke; sie wurde erst letztes Jahr gebaut und besteht in erster Linie aus sehr schnellen Kurven, etwa wie Spa. Die Bahnoberfläche ist hervorragend, die Blendung durch die untergehende Sonne aber ein Handikap, das zweifellos eine große Unfallgefahr bildet. (Warum legt man nicht den Rennbeginn früher? Die Red.)

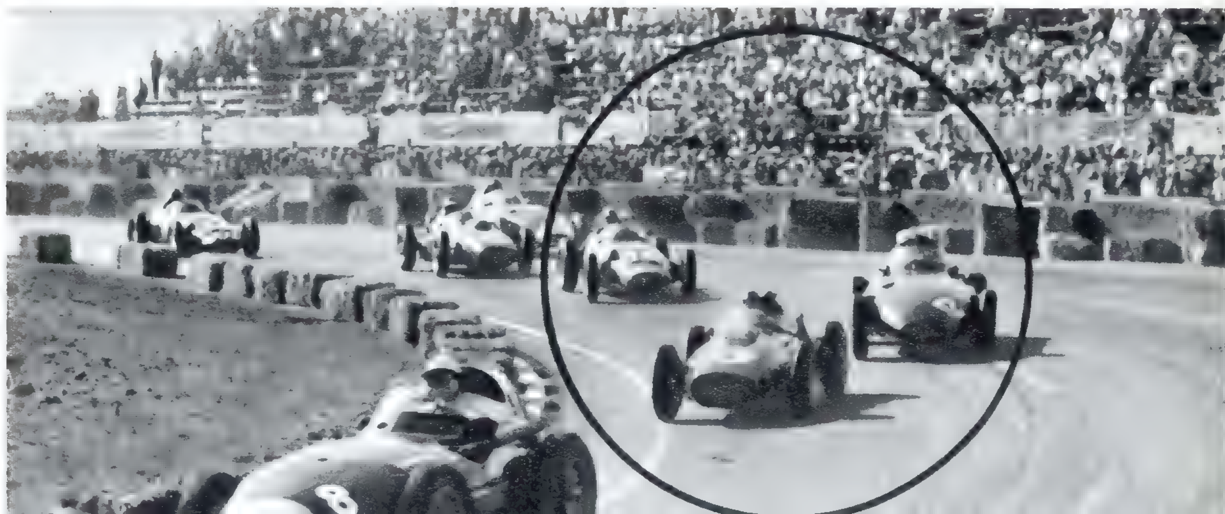
Seit dem Großen Preis von Italien in Monza hatten die Firmen über einen Monat Zeit, ihre Wagen sorgfältig für dieses wichtige letzte Rennen der Saison vorzubereiten. Die Vanwall hatten ihre vorspringenden Rammbügel verloren, die man zuerst in Portugal sah, der BRM hatte zwei zusätzliche Kühlöffnungen, neue rote Schraubenfedern, und man sprach auch von einigen zusätzlichen PS, die Ferrari erschienen mit einer rechteckigen Kühlerfront, was das äußere Bild der Wagen etwas änderte. Der Motor war der gleiche, der die ganze Saison hindurch verwendet worden war, der V 6 mit 2417 ccm Hubraum. Der neue V 6 mit 2470 ccm, den von Trips in Monza fuhr, war nicht mit dabei, denn man betrachtet ihn trotz seiner schätzungsweise 300 PS als zu neu. Jeder der 3 Ferrari hatte andere Bremsen: Hawthorn Dunlop-Scheiben-, Gendebien Girling-Scheiben- und Phil Hill verbesserte Trommelbremsen. Gregory fuhr den einzigen neuen unter den Privat-Maserati. Bei den Cooper und Lotus sah man keine Änderungen.

Insgesamt bestand das Feld aus 19 Formel I-Wagen, zu denen 6 Formel II-Fahrzeuge kamen; beide Rennen wurden gleichzeitig gestartet. Das zweitägige Training fand an einem Tag bei heißem Sonnenschein und am anderen bei leichtem Nebel statt. Erstaunlicherweise fuhren die meisten Fahrer ihre Bestzeit am zweiten Tag. Die Spitzenposition wurde stark umkämpft, sie ging schließlich mit 2:22,6 min an Hawthorn. Den Trainingsrekord hielt im letzten Jahr Brooks mit 2:24,2, während Fangio im Rennen 2:25 erreichte.

Hier die Startaufstellung:

Hawthorn (Ferrari) 2:22,6	Moss (Vanwall) 2:23,2	Lewis-Evans (Vanwall) 2:23,7
Behra (BRM) 2:23,8		Phil Hill (Ferrari) 2:24,1
Gendebien (Ferrari) 2:24,3	Brooks (Vanwall) 2:24,4	Bonnier (BRM) 2:24,9
Trintignant (Cooper) 2:26,1		Schell (BRM) 2:26,4

dahinter dann: Fairman (Cooper), Graham Hill (Lotus), Gregory (Maserati), Salvadori (Cooper), Flockhart (BRM), Allison (Lotus), Gerini (Maserati), Herrmann (Maserati), Seidel (Maserati)



Auch in Casablanca wurde klar: die jungen Leute drängen nach vorn. Unmittelbar nach dem Start liegt zwar Moss bereits in Führung, aber die folgenden drei Wagen (im Kreis) sind mit Nachwuchspiloten besetzt: Im Ferrari Nr. 4 Phil Hill, im Vanwall Nr. 12 der leider tödlich verunglückte Lewis-Evans; im BRM Nr. 18 Joakim Bonnier – erst dann folgen Hawthorn, Brooks und Behra.

Hügel und Tribünen waren schwarz von Menschen, als König Mohammed V. in Begleitung seines Sohnes Moulay Hassan und einer großen farbenprächtigen Eskorte erschien. Der afrikanische Herrscher wollte sich jeden Fahrer vorstellen lassen. Obwohl es nicht im Protokoll vorgesehen war, bestand er auch darauf, beim Start auf der Bahn zu sein. Ziemlich verwirrend wurde das Startzeichen gegeben, aber alle Wagen kamen gut weg, mit Ausnahme eines Cooper, dessen Motor auf der Startlinie starb. Dann wurden wir Zeugen eines heiteren Zwischenfalls. Der König und seine Eskorte standen auf der gegenüberliegenden Seite der königlichen Loge und mußten auf die Abfahrt des Cooper warten; als die farbenprächtige königliche Arabergruppe dann über die Bahn lief, konnte man bereits den Lärm der sich nähernden Spitzenreiter hören. Der König in seinem grauen Mantel mit Kapuze lief gerade hinüber, als der Vanwall von Moss an der Tribüne vorbeischoß. Moss hatte einen enormen Start und schüttelte alle Wagen außer dem Hill-Ferrari ab. Dann folgten Hawthorn, Bonnier, Brooks, Lewis-Evans sehr nahe beieinander. In kurzem Abstand dahinter Behra, der von Trintignant und Schell gejagt wurde. In der 2. Runde zogen die beiden Spitzenreiter noch mehr davon; in der 3. versuchte Phil Hill Moss zu überholen, merkte, daß die Bremsen nicht reichten, und fuhr am Ende der Geraden in den Notausgang, wodurch er zwei Plätze verlor. Nach 5 Runden führte Moss mit 5 sec vor Hawthorn und Bonnier, aber Hill kam wieder stark auf. In der 7. Runde hatte der Amerikaner den 2. Platz zurückerobert. Hinter diesen 4 Spitzenreitern fuhren Brooks mit seinem Mannschaftskameraden Lewis-Evans und Gendebien, der nach schlechtem Start wieder schnell aufgeschlossen hatte. Behra kämpfte mit Gregory vor Trintignant und Schell. Die gleichen Positionen finden wir in der 10. Runde. Zwei Runden später war Trintignant das erste Opfer des Tages, als seine Kraftübertragung brach. Verbissen schob er 2 km lang seinen Wagen, aber vergeblich. Moss legte ein ungeheuer schnelles Tempo vor und führte nun mit 10 sec vor Hill, der mühelos vor dem übrigen Feld blieb. Sehr bald wurde die Renntaktik von Vanwall und Ferrari offenbar. Moss sollte auf alle Fälle vorn sein, der einzige Platz, den er sich in diesem Rennen leisten konnte. Er sollte in diesem Rennen von Brooks und Lewis-Evans abgeschirmt werden. Phil Hill sollte alles herausholen, um Moss zu erreichen und ihn zu hetzen. Hawthorn dagegen war angehalten, seinen Motor zu schonen und Hill den Kampf zu überlassen. Zwischen diesen beiden Mannschaften war der BRM mit Bonnier der Unruhestifter, der überraschenderweise schneller als Behra fuhr.

Der Kampf ging verbissen weiter. Moss führte in der 20. Runde mit 13 sec vor Hill, der hervorragend fuhr. Mit 2:23,3 min hielt der Kalifornier eine Zeitlang den Rundenrekord. In der Formel II-Klasse führte Brabham; die Überraschung des Tages aber war der Franzose François Picard, der am Steuer seines Cooper-Walker den Nürburgringsieger Mc Laren abgeschüttelt hatte, obwohl dies sein erstes Rennen in einem Rennwagen war. In der 25. Runde hatte Moss seinen Vorsprung auf 20 sec zu Phil Hill ausgebaut, wieder einmal in 2:22,5 min den Rundenrekord brechend, der nun für diesen Tag bei 192 km/st blieb.

Phil Hill war nicht langsamer geworden, sondern hatte sein Tempo erhöht, ohne Moss erreichen zu können. Wir nähern uns der Hälfte dieses langen 53 Rundenrennens. Brooks und Hawthorn, immer noch Rad an Rad, sind jetzt 21 sec hinter Hill, und Bonnier hat etwas Boden verloren. Ihm folgt Gendebien, dahinter Lewis-Evans, der gerade Behra überholt hatte. Der französische Fahrer schien unglücklich über seine Position zu sein und gab in der folgenden Runde aus ungeklärter Ursache auf. Gregory hatte kurz vorher seinen Landsmann Schell überholt und den 9. Platz eingenommen. Aus dem Rennen war Seidel, der in die Strohballen gefahren war.

Ergebnisse

Großer Preis von Marokko 1958
(53 Runden à 7,602 km = 402,9 km)

Formel I: 1. Stirling Moss (Vanwall) 2:09:15,1 = 187,033 km/st; 2. Mike Hawthorn (Ferrari) 2:10:39,8; 3. Phil Hill (Ferrari) 2:10:40,6; 4. Joakim Bonnier (BRM) 2:11:01,8; 5. Harry Schell (BRM) 2:11:48,8; 6. Masten Gregory (Maserati), 1 Rd. zurück; 7. Roy Salvadori (Cooper), 2 Rd. zurück; 8. Jack Fairman (Cooper), 3 Rd. zurück; 9. Hans Herrmann (Maserati), 3 Rd. zurück; 10. Cliff Allison (Lotus), 4 Rd. zurück; 11. Gerino Gerini (Maserati), 6 Rd. zurück; 12. Graham Hill (Lotus), 7 Runden zurück.
19 gestartet, 12 am Ziel.
Schnellste Runde: Stirling Moss (Vanwall) 21. in 2:22,5 = 192,050 km/st.

Formel II: 1. Jack Brabham (Cooper), 49 Runden 2:12:13 = 169,039 km/st; 2. Bruce McLaren (Cooper), 1 Rd. zurück; 3. La Caze (Cooper), 2 Rd. zurück.
6 gestartet, 3 am Ziel.
Schnellste Runde: Jack Brabham (Cooper) 16. in 2:36,8 = 174,536 km/st.

In der 30. Runde war das Rennen auf dem Höhepunkt, als es plötzlich den Motor von Brooks zerriß, und dieser so kampflos Hawthorn den 3. Platz überließ. Hill lag zu diesem Zeitpunkt 30 sec hinter Moss, Hawthorn folgte ihm mit 47 sec und Bonnier mit 60 sec Abstand. Als die Menge das Pech von Brooks diskutierte, begann das Drama. Tom Bridger, wahrscheinlich durch die Sonne geblendet, drehte sich auf dem Öl, das Brooks verloren hatte, im schnellen Gefälle zum Meer hinunter. Gendebien kam mit etwa 230 km/st an, kollidierte schwer mit dem Cooper von Bridger, der 15 m von der Bahn geschoben wurde. Dieser kam gut davon, aber der Wagen von Gendebien überschlug sich mehrmals, und der Belgier wurde dabei verletzt. In der nächsten Runde geriet Picard mitten in dieses Wirrwarr hinein, sein Wagen flog über eine hohe Einfassung und landete mit dem Bug voran im Feld. Picard war unglücklicherweise nicht herausgeworfen worden; man zog ihn mit schweren Verletzungen aus den Trümmern seines Wagens. Er war zwei Tage bewußtlos, aber die letzten Berichte besagen, daß er durchkommen wird. Kurz danach kam der schreckliche Unfall von Lewis-Evans, dessen Wagen zu brennen anfing.

In der 35. Runde zeigte man Phil Hill, der fast eine Minute vor Hawthorn lag, von der Boxe das verabredete Zeichen, auf Hawthorn zu warten. Es war ein seltsamer Anblick. Hill mußte sein Tempo so verlangsamen, daß sein Motor einige Runden so klang, als ob er aussetzen würde. Hawthorn schloß schließlich zu ihm zu einem Zeitpunkt auf, als Moss 1:23 min vor ihnen lag, obwohl dieser nun 3–4 sec langsamer als vorher fuhr. Wenn nun nicht ein unvorhergesehenes Ereignis eintreten würde, war Moss dabei, einen weiteren großen Sieg zu erringen; aber es muß für ihn bitter gewesen sein, als er erfuhr, daß er zwar das Rennen gewinnen, die Meisterschaft aber verlieren würde. Eine Zeitlang richteten sich alle Augen auf Bonnier, der dabei war, Hawthorn und Hill zu erreichen, aber die beiden Ferrari-Leute legten wieder etwas zu und blieben bis zum Ende mit etwa 20 sec vorn. Bonnier, sehr gut fahrend, hätte die beiden möglicherweise mehr beunruhigen können, aber die Verantwortlichen von BRM glaubten, daß er dann zu viel gewagt hätte, und ließen ihn folglich auf einen sicheren und höchst ehrenvollen 4. Platz zusteuern.

Die besten Fahrer waren zweifellos Moss, Hill, Bonnier und auch Hawthorn, der vernünftigerweise nicht alles zeigte. Phil Hill bestätigte in Casablanca seine hohen Anlagen für Grand Prix-Rennen nach seiner auffallenden Fahrt in Monza. Er besitzt viel Klasse und wird zweifellos der Mann sein, auf den im nächsten Jahr sowohl Moss als auch Hawthorn aufpassen müssen. Jedoch braucht Phil noch etwas Schliff, und wir glauben, daß er bei seinem Beginn als Grand Prix-Fahrer ein wenig zu schnell fährt. Eine Offenbarung war Bonnier, der aus dem BRM alles herausholte. Er hat sich innerhalb eines Jahres auffallend verbessert, ein neuer Mann, den man im Auge behalten muß. Hawthorn, Weltmeister 1958, trägt diesen Titel zu Recht. Er wurde oft von Pech geplagt und durch den Verlust seines besten Freundes, Peter Collins, schwer getroffen. Mike ist immer ein mutiger, hartnäckiger Kämpfer. Wir glauben, daß in dieser Spitzenklasse der Meisterfahrer Moss der vollkommenere und zielstrebigere ist, was aber keineswegs die Qualitäten von Mike schmälern soll.

Um die Wagen zu betrachten: Vanwall und Ferrari sind ungefähr gleich stark, wobei die Verwendung von Scheibenbremsen an zwei von den drei Ferrari besonders zu beachten ist. Der BRM wurde stark weiterentwickelt und war in Casablanca sehr schnell. Die Privat-Maserati halten nicht mehr mit, und ebenso glauben wir, daß Cooper und Lotus etwas Neues finden müssen, wenn sie 1959 die Vanwall, Ferrari und BRM beunruhigen wollen.

Der Große Preis von Marokko war das Ende einer ungewöhnlich interessanten Saison, in der die endgültige Entscheidung erst im letzten Lauf fiel. Es war ein Jahr voller Aufregung und Traurigkeit, Erheiterung und Kummer, die den Hintergrund eines Rennfahrerlebens bilden.

Bernhard Cahier.



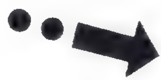
Bei Ferrari experimentierte man in Casablanca mit verschiedenen Bremskonstruktionen. Hier eine Girling-Scheibenbremse, die am Wagen von Gendebien angebracht war. Es ist der erste Ferrari, der jemals mit Girling-Scheibenbremsen ausgestattet wurde. Foto: Cahier



3 mal gut
für kühle und für kalte Tage

Auch im Winter wird ihrem Motor abwechselnd heiß und kalt. Er braucht deshalb ein Motorenöl, das sich darauf blitzschnell einstellt. Er braucht Shell X-100 Motoröl 10 W/30, das bei kalter Maschine für beste Startbedingungen sorgt, die im Winter besonders sensible Batterie schont und am Anfang Kraftstoff sparen hilft.

Im Kurzstrecken- und Stadtverkehr mit lauwarmem Motor wird Shell X-100 10 W/30 automatisch zum 20er-Öl, und bei autobahnheißem Motor stellt es sich von selbst auf die hohe Tragfähigkeit eines 30er-Öles ein.



10 W/30



Chronik und Kritik

Die deutsche Rallye-Meisterschaft ist zwar entschieden, aber man weiß das Ergebnis noch nicht – zu dieser etwas paradoxen Feststellung gelangt man nach Studium der einschlägigen ONS-Veröffentlichungen. Für die deutsche Rallye-Meisterschaft zählen internationale Veranstaltungen mit mehr als 1500 km Streckenlänge; die letzte in diesem Jahr war die Rallye-Niederrhein. Die ONS kommentiert ihre letzte offizielle Verlautbarung mit dem lakonischen Schlußsatz: „Die Ergebnisse der Adria-Rallye stehen noch aus." Die Adria-Rallye aber bringt die Entscheidung über die deutsche Rallye-Meisterschaft: In der Punktzahl liegen ganz knapp hintereinander Paul Ernst Strähle (Porsche) und Max Rieß/Hans Wencher (Alfa). Wenn in der Klasse, in der Rieß/Wencher bei der Adria-Rallye starteten, nur 5 Fahrzeuge teilgenommen haben, dann wird Strähle Rallye-Meister. Wenn es 6 Fahrzeuge waren, werden es Rieß/Wencher, weil die Punktzahl sich entsprechend der Beteiligung abstuft. Im ersten Bericht, den die Jugoslawen von der Adria-Rallye an den AvD gegeben hatten, waren 5 Starter in dieser Tourenwagen-Klasse bis 1300 ccm verzeichnet. Rieß und Wencher behaupten aber, es seien 6 Wagen am Start gewesen, was z. Z. noch überprüft wird. Strähle wiederum sagt: Ja, es waren 6 Autos, aber das sechste startete nur pro forma, hatte bereits ausgelaufene Lager und kam nur knapp über die Startlinie. Der AvD hat den jugoslawischen Veranstalter um eine offizielle Stellungnahme gebeten, die aber noch nicht eingetroffen ist. Deshalb können wir noch nicht sagen, wer deutscher Rallye-Meister wurde. Unzweifelhaft wird wohl Hans Joachim Walter (Porsche) auf Platz drei kommen, ganz knapp vor Heinz Meier (DKW).

*

Die letzten beiden großen Rallyes dieses Jahres, die „Tour de Belgique" und die „Tour de Corse" (Korsika-Rundfahrt) zählen nicht zur deutschen Rallye-Meisterschaft, da die Gesamtdistanz jeweils nur zwischen 1000 und 1200 km liegt – harte und anstrengende Kilometer allerdings, wenn man den Charakter dieser Veranstaltungen kennt. Bei der Korsika-Rundfahrt ist auf der gesamten Strecke für GT-Fahrzeuge z. B. ein Durchschnitt von 60 km/st vorgeschrieben, der bei Nacht auf den praktisch nur aus Kurven bestehenden schmalen Paßstraßen von Korsika wahrscheinlich von keinem der Fahrzeuge eingehalten werden kann, so daß die ganze Rallye den Charakter einer Sonderprüfung auf Geschwindigkeit besitzt. Unverständlich ist, wieso beide Veranstaltungen am gleichen Wochenende (8./9. November) stattfinden. An der Tour de Corse beteiligen sich von deutscher Seite Paul Ernst Strähle mit dem Franzosen Robert Buchet als Beifahrer (Porsche-Carrera) und die „gemischte Equipe" Moni Wallraf/Trettau (DKW F 91), denen im vorigen Jahr ein überraschender Klassensieg gelang. Bei der Tour de Belgique findet man eine sehr starke deutsche Beteiligung: H. J. Walter/Brezing (Porsche Carrera), Levy/Wencher (Auto Union 1000), Kolwes/Ruth Lautmann (Volvo), H. v. Gundlach/Meinke (Mercedes 220), Golderer/Röhrich (Mercedes-Diesel 190), Behrens/Peemöller (Alfa Veloce Spyder) v. Zedlitz/Hahn (Jaguar 3,4), John/Rathjen (Alfa) und Clemens/Slotemaker (Porsche 1600 S).

*

Während es Gendebien und Picard, die in Casablanca schwer verletzt wurden, nach den neuesten Meldungen schon wieder wesentlich besser geht, ist bedauerlicherweise der englische Grand Prix-Fahrer Stuart Lewis-Evans seinen Verletzungen – Verbrennungen 3. Grades über 75% der gesamten Hautfläche – in einem englischen Krankenhaus erlegen, in das er mit einem Sonderflugzeug von Casablanca aus gebracht worden war. Der 28jährige Lewis-Evans kam aus dem Formel III Sport über Connaught als Nachwuchsmann zu Vanwall und hat mit dem Grand Prix-Wagen auf Anhieb sehr schnelle Zeiten erzielen können – es sei nur daran erinnert, daß er 1957 in Monza die schnellste Trainingszeit überhaupt fuhr, schneller als Moss und Brooks mit dem gleichen Wagen. Er war mehrfacher englischer Formel III-Meister gewesen und hat auch noch während seiner Grand Prix-Laufbahn an Formel III-Rennen teilgenommen, um ständig Rennpraxis zu haben. Beim Training zum Großen Preis von Deutschland dieses Jahres ist er versuchsweise auch einmal einen Porsche-Spyder gefahren, als es noch unklar war, ob Edgar Barth nach seinem Freiburger Unfall wieder fit sein würde. Dabei erreichte Lewis-Evans bereits in der zweiten Runde 10:15. Bei der Tour de France fuhr er mit José Behra zusammen einen Carrera und gewann die 2 Liter GT-Klasse, sich hinter den Ferrari 250 GT an der 6. Stelle des Gesamtklassements placierend. In Casablanca lag Lewis-Evans mit in der Spitzengruppe, als sich in der 46. von insgesamt 53 Runden der Unfall ereignete. Es scheint festzustehen, daß der Vanwall nicht, wie zuerst gemeldet wurde, auf einer Ölspur ins Rutschen gekommen ist, sondern durch eine noch unbekannte Ursache beim Fahren Feuer gefangen hat, woraufhin Lewis-Evans, um sich zu retten, an den Rand der Strecke gefahren ist, wo der Wagen an einem Baum zum Stillstand kam. Lewis-Evans war, selbst bereits brennend, aus dem Wagen gesprungen. Funktionäre und Sanitätsmannschaften befanden sich in der Nähe, aber der Fahrer rannte, weil nicht mehr voll bei Bewußtsein, in entgegengesetzter Richtung weg.

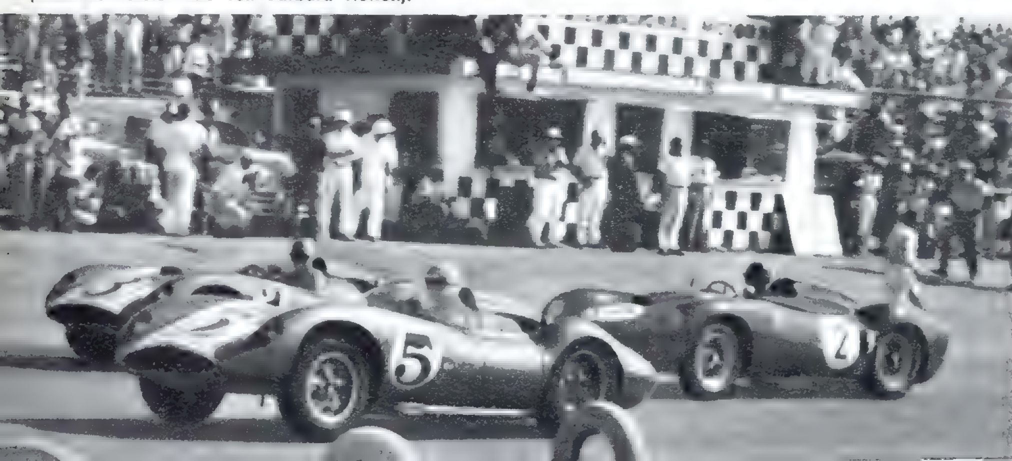
*

Der Fiat-Abarth 500 ccm-Stromlinienwagen ist, nachdem der Langstreckenrekord wegen des Nebels, der über der Monza-Bahn lag, abgebrochen werden mußte, noch einmal zu einigen Mittelstreckenrekorden gestartet und hat dabei sechs neue Rekordmarken aufgestellt: 500 Meilen mit 154,485 km/st Durchschnitt; 6 Stunden mit 155,032; 1000 km mit 155,296; 1000 Meilen mit 155,503; 12 Stunden mit 154,341 und 2000 km mit 153,319 km/st. Die alten Rekorde lagen zwischen 139 und 150 km/st. Wenige Tage später ist die Rekord-Equipe noch mit dem 750 ccm Fiat-Abarth-Wagen (Stromlinienkarosserie, ebenfalls von Pinin Farina) auf der Monza-Bahn gewesen und hat in der 750er Klasse 5 neue Kurzstreckenrekorde aufgestellt, die bisher zum Teil von einem französischen Panhard-Wagen, zum Teil von dem gleichen Fiat-Abarth gehalten wurden. Die „Schnitte" liegen für einen 750 ccm-Wagen erstaunlich hoch: 100 Meilen mit 204,924 km/st; 200 km mit 205,655 km/st; eine Stunde mit 205,760; 200 Meilen mit 206,811 und 500 km mit 206,796 km/st. Diese Werte stellen dem aus dem 600er Fiat abgeleiteten, von Abarth frisierten Motor ein ebenso gutes Zeugnis aus wie der Aerodynamik der Karosserie.

*

In Amerika sind die Dinge noch im Fluß. Der bei der FIA zunächst offiziell gemeldete Termin für den Großen Preis der USA (Formel I) in Sebring ist inzwischen vom 14. auf den 22. März verlegt worden. Der Veranstalter will also ein Renn-Wochenende aufziehen, mit dem „12 Stunden-Rennen von Sebring" für Sportwagen am Samstag, dem 21. März, von

Start zum „Großen Sportwagenpreis der USA" auf der Riverside-Rundstrecke in Kalifornien. An der Spitze des Feldes die beiden neuen amerikanischen „Scarab" Sportwagen mit 5,8 Ltr. Chevrolet-Corvette-Motor, von denen die Startnummer 5 (Chuck Daigh am Steuer) gewann. Phil Hill mit dem 4,1 Ltr. Ferrari (Startnummer 2) lieferte dem Scarab über 24 von den 62 Runden einen harten Kampf, ehe er mit Benzinpumpenschaden zurückfiel und dann ausscheiden mußte. Im Scarab mit Startnummer 3 der Initiator dieses Sportwagens, der Amerikaner Lance Reventlow (Sohn aus erster Ehe von Barbara Hutton).



8 P 017

»Mit Netz« kann nichts passieren

Verantwortungsbewußte Autofahrer sind umsichtig – sie fahren zügig und „mit Kopf". Ford-Fahrer reisen außerdem stets sicher und kennen keine Auto-Sorgen:

★ Ein dichtes Netz von 900 Kundendienst-Stationen in Deutschland und Tausenden in aller Welt bietet den Rückhalt, den gute Fahrer guter Wagen selten brauchen, doch sehr schätzen.

★ Das unvergleichlich preisgünstige Ford-Austausch-System für Ersatzteile erhält die zuverlässigen Ford-Fahrzeuge auch nach 100000 km jung.

★ Beim Teilzahlungskauf über die Credit AG für Ford-Fahrzeuge wird durch die Restschuld-Versicherung das Risiko der Rückzahlung gemindert.

★ Erfolgreiche Menschen machen „Nägel mit Köpfen" – sie fahren sicher einen

Taunus 17 M

ab **DM 6650,–** ab Werk – **60 PS** – fünfsitzig – Doppelwand-Karosserie – 884 cm² Bremsfläche – auf Wunsch automatische Kupplung, Overdrive, Viergang-Getriebe.

An die FORD-WERKE AG, Köln-Niehl, Werbeabteilung. Sie vergaßen in Ihrer Anzeige ein Bild des Wagens. Bitte senden Sie mir einen Prospekt.

Name: ____________________

Anschrift: ____________________

____

Die Welt vertraut **FORD**

TAUNUS 17 M 2- und 4türig · TAUNUS 17 M Kombi · TAUNUS 17 M de Luxe 2- und 4türig · TAUNUS 17 M de Luxe Kombi

10.00 Uhr morgens bis 10.00 Uhr abends, am folgenden Tag soll dann auf dem gleichen Kurs ein Rennwagen-Rennen über eine Distanz von 260 Meilen (417 km) stattfinden, das für die Formel I und für die Formel II geplant ist. Der Veranstalter hat schon die erste Pressemitteilungen darüber herausgegeben, doch muß man die Einschränkung machen, daß der sehr rührige Rennleiter von Sebring, Alec Ulmann, erst einmal bei einer FIA-Sitzung Mitte Dezember definitiv sich darüber erklären soll, ob man in Sebring die für Grand Prix-Wagen üblich gewordenen Startgelder plus Transportkosten bezahlen kann. Erst dann wird die FIA diesem Rennen endgültig den Weltmeisterschaftsstatus zubilligen. Dies ist auch mit der Grund gewesen, warum man inzwischen (entgegen unserer Meldung in der letzten Nummer) dem Rennen von Indianapolis noch einmal den Charakter eines Weltmeisterschaftslaufes verliehen hat, den Proforma-Charakter, muß man sagen, weil in Indianapolis nie ein europäischer Fahrer oder Formelrennwagen auftritt. Es ist durchaus zu wünschen, daß Sebring sich zu einem sozusagen „europäischen Ereignis" auswächst; leider liegt der Flugplatz von Sebring viele hundert Kilometer von der nächsten größeren Stadt in Florida entfernt; doch spielen ja in Amerika infolge der totalen Motorisierung der Einwohner Entfernungen eine geringere Rolle als bei uns.

*

Der AvD hat etwas Löbliches getan: er hat vor der letzten FIA-Sitzung in London die führenden deutschen Firmen und Fahrer zu einer informativen Konferenz eingeladen, die beim WAC in Stuttgart stattfand. Von Daimler-Benz war Professor Nallinger, außerdem Karl Kling und Oberingenieur Kraus anwesend. Von Borgward Rennleiter Büchner, von Porsche nicht nur Huschke von Hanstein, sondern auch Ferry Porsche selbst. Hanstein vertrat dabei auch die Interessen des Deutschen-Sportfahrer-Kreises (DSK). Auf der Konferenz, die unter Vorsitz des AvD-Sportpräsidenten Graf Sandizell und in Gegenwart des AvD Sportsekretärs Schmitz stattfand, sollten die verschiedenen Ansichten zu einem Standpunkt in der Formelfrage zusammengefaßt werden. Es ergab sich dabei eine bemerkenswerte Einigkeit in der Forderung, die Formel I in der Zeit von 1961–1963 (je einschließlich) auf einen Maximalhubraum von 1500 ccm zu beschränken.

*

Erfreulich ist, daß tatsächlich bei der CSI-Sitzung (Sportkommission der FIA) in London beschlossen wurde, von 1961 an die Formel I auf 1500 ccm ohne Kompressor zu beschränken, womit alle Großen Preise, die ab 1961 zur Fahrerweltmeisterschaft zählen, für 1,5 Ltr.-Wagen ausgeschrieben werden. Das Mindestgewicht dieser Fahrzeuge, ohne Brennstoff, wurde auf 500 kg festgelegt. Neben Deutschland traten vor allem auch Frankreich und Italien für die Herabsetzung des Hubraums auf 1500 ccm ein, während England in der Opposition blieb und auch nach 1961 noch die 2,5 Ltr.-Wagen fahren lassen will. Der Maximalhubraum der Sportwagen wurde bei 3 Ltr. belassen. Die Ansicht des DSK bei der Konferenz in Stuttgart war es gewesen, daß man auch den Sportwagen-Hubraum reduzieren sollte, und zwar auf maximal 2 Liter. Graf Sandizell hatte kürzlich sogar schon bei der CSI vorgeschlagen, für die Sportwagen das gleiche Hubraumlimit anzuwenden wie für die Rennwagen.

*

In Deutschland fand kürzlich ein Flugplatzrennen unter Ausschluß der Öffentlichkeit statt. Der amerikanische „Hesse Motorsport Club" (Präsident: der in Wiesbaden stationierte Fliegermajor Jack Nuthall) hatte dieses Rennen auf dem Flugplatz Pferdsfeld bei Kreuznach ohne Zuschauer aufgezogen, als einen Versuch, wie weit diese Strecke für größere Rennen geeignet ist. Man muß dem amerikanischen Club bestätigen, daß dieser Versuch hundertprozentig geglückt ist. Die Amerikaner planen, auch im nächsten Jahr Rennen auf dem Flugplatz Pferdsfeld zu veranstalten, wobei deutsche Fahrer zugelassen sind. Pferdsfeld ist der einzige Flugplatz, den ich kenne, dessen Rollbahnen teilweise auch bergauf und bergab laufen. Die abgesteckte Rundstrecke hat eine Länge von 5,6 km. Die erzielbaren Durchschnitte für große GT- und 1500 ccm-Sportwagen dürften in der Größenordnung von 120–125 km/st liegen. Der Kurs ist abwechslungsreich, besitzt allerdings keine sehr schnellen Kurven, sondern nur enge und mittelschnelle, so daß er nur als mittelschwer bezeichnet werden kann. Ich habe der Veranstaltung als Sportkommissar beigewohnt. Pferdsfeld kann meiner Ansicht nach jederzeit für Sportwagen und auch für Formel I- und Formel II-Rennwagen freigegeben werden. Für die Zuschauer bestehen an zwei Stellen Möglichkeiten, aus sicherer Position heraus fast den gesamten Kurs zu übersehen. Pferdsfeld, das den Amerikanern nur noch als Notflughafen dient, liegt allerdings 30 km von



Möchten Sie Holzpantinen kaufen?

Wenn Sie ein halbes Pfund Butter kaufen wollen, dann lassen Sie sich keine Margarine einwickeln, und wenn Sie sich ein Paar Sonntagsschuhe anschaffen wollen, dann wünschen Sie sich keine Holzpantinen. Das ist doch klar. Genauso ist das bei einem Automobil. Wer sich ein Auto zulegen will, der wünscht ein richtiges Auto und keine Fahrmaschine und kein Mobil. Bei einem richtigen Auto erwartet man die Türen auf der Seite und man wünscht auch, daß es die Merkmale besitzt, die seit jeher ein richtiges Auto kennzeichnen.

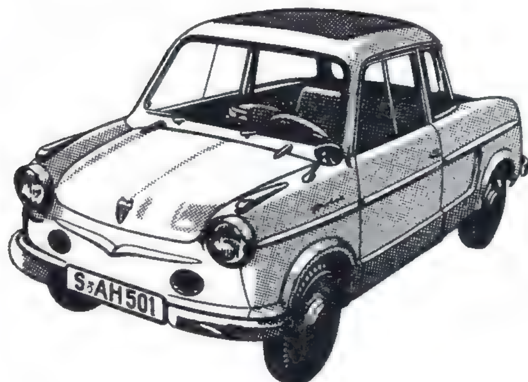
Der NSU-PRINZ, dieser klug konstruierte Wagen, ist ein richtiges Auto. Man steigt ganz normal ein und setzt sich nieder, wie es allgemein üblich ist.

Dann: der PRINZ hat richtige Autoräder und ein Fahrwerk, wie es richtige, auch große Automobile haben. Und weiter: der PRINZ hat keine Sehschlitze, sondern die größte Rundumverglasung seiner Klasse. Wohin man beim PRINZ auch schaut: nach allen Richtungen hat man freien Ausblick. Und schließlich: der PRINZ ist gemütlich und vernünftig ausgestattet. Denken Sie nur an das große Armaturenbrett mit Breitfronttacho, Aschenbecher, Handschuhfach und Platz fürs Radio.

Alles in allem: Der NSU-PRINZ ist ein richtiges Auto und deshalb entscheiden sich Menschen, die von Fahrzeugen viel verstehen, für den PRINZ. Man braucht ihn ja nur technisch Punkt für Punkt zu betrachten:

- Der PRINZ-Motor besitzt mit 4,2 mkg das höchste Drehmoment seiner Klasse und hat daher eine tolle Beschleunigung. Und die Bremsen (Leichtmetalltrommeln mit zusammen 404 qcm Bremsfläche) gehören zu den besten, die es für Automobile überhaupt gibt.
- Straßenlage und Lenkung (1200 mm Spurbreite, Motor im Heck, nur 8,6 m Wendekreis, spielfreie Zahnstangen-Lenkung - das sagt dem Fachmann schon alles) können Sie ausprobieren, wenn Sie mit dem PRINZ eine kurvenreiche Strecke fahren und dabei erleben, wie er viele Fahrzeuge seiner Klasse - und auch stärkere - mühelos abhängt.

Sie sehen schon: Wenn Sie ein Auto der Kleinwagenklasse kaufen wollen, das Freude macht, dann kommen Sie ganz von selbst auf den PRINZ! Gehen Sie doch mal zum nächsten NSU-Händler und machen Sie eine unverbindliche Probefahrt!

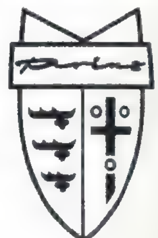


600 ccm · 20 PS · Preis ab **DM 3645.-**



Drehmoment	4,2 mkg, höchstes Drehmoment seiner Klasse
Beschleunigung	von 0 auf 60 in 11 Sekunden
Spitze	ca. 105 km/h
Verbrauch	Normalverbrauch 5,5 l/100 km

Steuer p. Monat DM 7,25 • Haftpflicht p. Monat DM 10,50



NSU-PRINZ - Ein Auto, das Freude macht!



Um eine bleibende Erinnerung an Alberto Ascari, den Automobilweltmeister von 1952 und 1953, zu haben, hat man in Turin im Valentino-Park mit weißen Steinen den Platz bezeichnet, auf dem Ascari mit Start-Nr. 6 im Jahre 1955 beim Valentino-Park-Rennen gestartet ist. Alberto Ascari errang hier seinen letzten Rennsieg, der zugleich der erste Sieg des Original-Lancia Formel I-Rennwagens mit freistehenden Seitentanks war. Italien ehrt seine Rennfahrer . . . Foto: Pfundner

der nächsten größeren Stadt (Bad Kreuznach) entfernt.

Die Amerikaner erklärten offiziell, „daß Flugplatzrundstrecken bei weitem die sichersten sind . . . Pferdsfeld bietet mit einer Kombination von Kurven und Steigungen, mit sicheren Ausweich- und Überholmöglichkeiten einen Kurs, der von keinem anderen Flugplatz übertroffen werden kann".

Das Training fand an einem Samstagnachmittag und Sonntag früh, das Rennen am frühen Nachmittag des Sonntags statt. Als erstes ließen die Amerikaner ein „Novicerace" laufen, bei dem, unabhängig von dem Hubraum der Fahrzeuge, allen den Fahrern eine Renngelegenheit gegeben werden sollte, die zum erstenmal an einem Rennen teilnehmen – keine schlechte Idee! Alle üblichen Klassen von Tourenwagen und GT-Fahrzeugen waren am Start. Besonders gefallen konnte der Amerikaner Woodson Ely, der mit einem Volvo 444 die 1600er Tourenwagenklasse gewann, und der schon am Nürburgring beachtete Amerikaner Bill Wüsthoff, der mit einem Porsche 1600 Super sogar einen Carrera schlagen konnte. Einen sauberen Stil zeigte in dieser Klasse auch der Mainzer Carl Auer (1600 Super). Wolfgang Seidel hatte es in seinem Ferrari 250 GT in der großen Klasse leicht, gegen die etwas enttäuschenden Chevrolet Corvette zum Sieg zu kommen.

*

Die absolut schnellste Runde fuhr Wolfgang Seidel mit seinem Ferrari 250 GT im Handicap-Rennen mit einer Zeit von 2:54,9, was einen Durchschnitt von 119,1 km/st entspricht. Das Handicap-Rennen fand als letzter Wettbewerb statt, wobei jeweils die Besten der einzelnen Klassen mit einer Vorgabe entsprechend den Leistungen der Wagen und entsprechend den gefahrenen Zeiten antraten. Handicap-Sieger wurde Hein Krings (DKW) vor Bill Wüsthoff (Porsche 1600 S). Die Zeit von Seidel ist für diesen Kurs beachtlich. Seidel fuhr in Pferdsfeld übrigens sein 30. Rennen in dieser Saison!

*

Tony Brooks hat vor wenigen Tagen geheiratet – eine Italienerin. In Zusammenhang damit sind Gerüchte aufgetaucht, wonach Brooks im nächsten Jahr für Ferrari zu fahren beabsichtigt, da er nicht mit Moss zusammen in einem Stall bleiben möchte; er wäre bei Vanwall Fahrer Nr. 2, während er bei Ferrari wahrscheinlich Fahrer Nr. 1 sein würde. Brooks ist 26 Jahre alt. Nun ist Hawthorn der einzige Spitzenfahrer der Weltklasse, der noch nicht geheiratet hat.

*

Mit Unterstützung von Daimler-Benz hat der ÖASC auf dem ehemaligen Militärflugplatz Kottingbrunn bei Wien (jetzt Prüfgelände der Reifenfirma Semperit) wieder einen Sportfahrer-Ausbildungskursus veranstaltet. Beinahe 100 „Schüler" nahmen daran teil, und unter Neubauers Regie waren so bekannte Instruktoren wie Karl Kling, Walter Schock (beide von Daimler-Benz), Heinz Meier (Auto Union) und der österreichische Staatsmeister Ernst Vogel bemüht, den Stil und die Sicherheit der Fahrer zu verbessern.

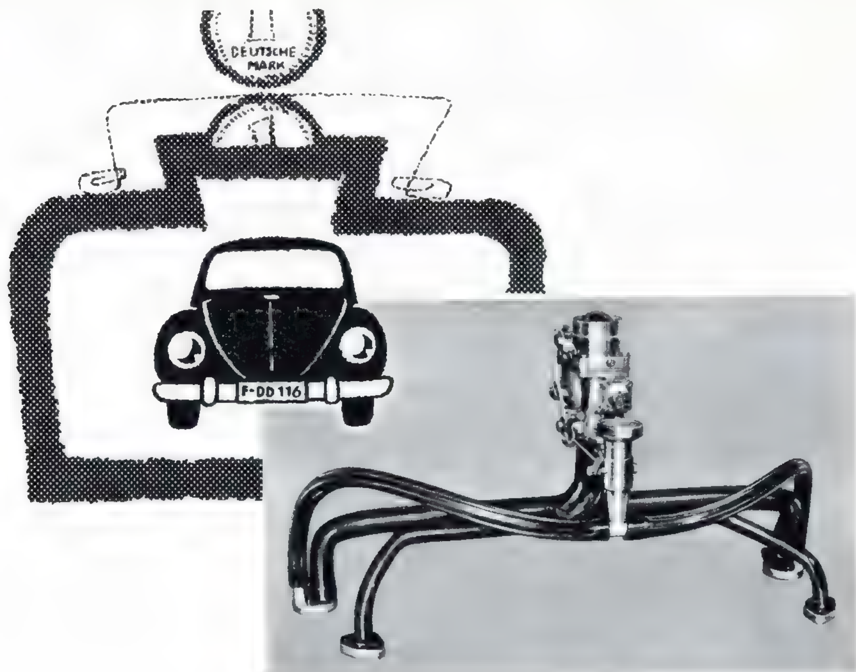
*

Bei der nächstjährigen Rallye Monte Carlo (18.–21. Januar) wird wiederum München einer der Startorte sein. Übrige Startplätze: Athen, Glasgow, Lissabon, den Haag, Paris, Rom, Stockholm und (neu!) Warschau. Alle Strecken treffen sich in Chambéry. Die letzten 490 km sind gemeinsame Strecke. Die Schlußprüfung mit Start und Ziel in Monte Carlo wird sich auf einem Gebirgs-Circuit von 430 km Länge abspielen, teilweise bei Nacht.

*

Rolf Goetze, der schon vor zwei Jahren vom Automobilsport „abtrünnig" geworden ist und sich dafür auf das Motorbootfahren spezialisiert hat, konnte nach zahlreichen Erfol-

Fortsetzung Seite 37



MAGARD



In- und Auslands-Patente

Die Sparbüchse im **VW**

kann ab sofort geliefert und binnen zwei Stunden in Ihren Wagen eingebaut werden. Mit dem ATOGAS-GERÄT fahren Sie Ihren VW, Ihren Ghia, Ihren Kleinbus oder Lieferwagen

SPARSAMER: ATOGAS vermindert den Treibstoffverbrauch um 25 %, den Motorenöl-Verbrauch um 50 %!

SICHERER: ATOGAS erhöht die Beschleunigung um 15-25 %!

SCHNELLER: ATOGAS erhöht die Spitzengeschwindigkeit um 15-20 %, die Steigfähigkeit am Berg um 10-12 %!

LÄNGER: ATOGAS erhöht die Lebensdauer des Motors!

Außerdem leisten Sie der Allgemeinheit einen unschätzbaren Dienst, der Sie nichts kostet. Das ATOGAS-GERÄT beseitigt außer der Schmieröl-verdünnung und den motorschädlichen Kohle-, Asche- und Asphaltablagerungen vor allem die giftigen Abgase, die die Luft verpesten. Durch ATOGAS wird der Kraftstoff vollständig verbrannt. Darauf beruht die einmalige Kombination von Sparwirkung und Leistungssteigerung!

JEDER VW-Besitzer kann sich das ATOGAS-GERÄT leisten.

Es kostet nur ***DM 98,50***

Falls Ihr VW-Händler oder Ihre Werkstatt das ATOGAS-GERÄT noch nicht führen, fordern Sie Bezugsquellen-Nachweis mit Prospekten und Testberichten, kostenlos und unverbindlich, vom Hersteller:

Datum des Poststempels

Senden Sie mir kostenlos u. unverbindlich ausführliches Prosp.-material u. Bezugsquellennachweis für das ATOGAS-GERÄT.

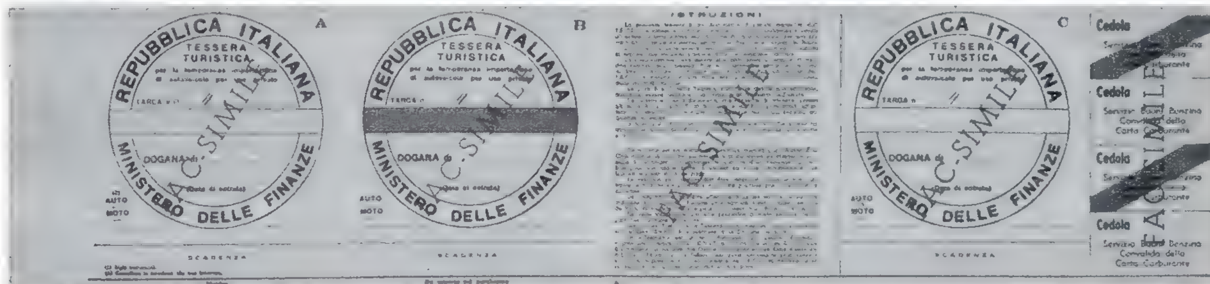
Firma/Name ____________

Ort ____________

Straße ____________

GALMAR GMBH
FRANKFURT AM MAIN
Hauptwache 7-8

Jetzt: die Touristen-Karte



Die neuen Bestimmungen im deutsch-italienischen Grenzverkehr

Ab 15. 10. 1958 ist für die Einreise nach Italien kein Triptik mehr erforderlich. Dafür erhält der Kraftfahrer jetzt an der italienischen Grenze kostenlos eine sogenannte Touristenkarte, in die von dem Zollbeamten das polizeiliche Kennzeichen des Kraftfahrzeuges eingetragen wird. Diese Touristenkarte besteht aus den Teilen A, B und C. Der Abschnitt A wird von der Zollstelle einbehalten, der Abschnitt B ist zum Aufkleben auf die Windschutzscheibe bestimmt, der Ausweis C verbleibt dem Reisenden als Ausweis. Die Touristenkarte gilt für eine einmalige Einreise und für die Dauer von 6 Monaten. Sie muß bei der Wiederausreise bei der Zollstelle zurückgegeben werden. Auf ihr wird der Gültigkeitsvermerk für die im Ausland erworbenen Benzinkarten und Benzingutscheine eingetragen.

Die Ausgabe von Benzinkarten und Benzingutscheinen erfolgt in Deutschland auch nach dem 15. 10. 1958 gegen Vorlage des Personalausweises (Paß oder Kennkarte) und des Kraftfahrzeugscheines oder der Grünen Versicherungskarte genauso wie bisher. Es entfällt nur die Abstempelung der obenerwähnten Dokumente und auf der Benzinkarte die Eintragung des Zolldokumentes.

Die in Deutschland erworbenen Benzingutscheine berechtigen aber erst dann zum Bezug verbilligten Treibstoffes, wenn von den Grenzstellen des ACI ENIT oder in Italien von den Provinzialstellen des Italienischen Automobilclubs (ACI) ein Gültigkeitsvermerk auf dem Abschnitt A der Benzinkarte angebracht ist. Dazu müssen die an der Grenze erhaltene Touristenkarte, die in Deutschland erworbenen Benzinkarten, Benzingutscheine und der Personalausweis persönlich vorgelegt werden.

An der italienisch-französischen Grenze sind folgende Grenzstellen des ACI ENIT berechtigt, diesen Gültigkeitsvermerk auf den Benzinkarten anzubringen und die damit zusammenhängenden Formalitäten vorzunehmen: Claviere, Grimaldi, Limone Piemonte, Molaretto und Piccolo San Bernardo; an der Grenze zwischen Italien und der Schweiz die Grenzbüros von Gran San Bernardo, Iselle, Oria Valsolda, Paglino, Piaggio Valmara, Ponte Chiasso, Ponte Tresa, Stelvio, Tirano Piattamala, Tubre und Villa di Chiavenna; an der österreichisch-italienischen Grenze die Büros in Resia all'Adige, San Candido, Tarvisio und Brennero und an der jugoslawisch-italienischen Grenze die Übergangsstelle Fernetti. Dazu kommen noch die Häfen Brindisi, Genova, Livorno, Napoli, Palermo, Venezia und Trieste.

Damit die Grenzstellen entlastet werden und die Abfertigung dort schneller erfolgen kann, werden an den Grenzstellen Brenner, Grimaldi, Ponte Chiasso, Tarvisio und Paglino ACI ENIT-Büros hinter der eigentlichen Grenze eingerichtet. Bei der Ausreise aus Italien muß der Reisende die Touristenkarte und die Benzinkarte abgeben. Die nicht verbrauchten Benzingutscheine werden rückvergütet. Die Rückvergütung kann auch vor Antritt der Rückreise in Italien bei den Provinzialstellen des Italienischen Automobilclubs (ACI) erfolgen. Die an der Grenze nicht abgegebenen Benzingutscheine können in Deutschland nicht eingelöst werden.

Die bisher gültigen Benzinkarten behalten bis zum 31. 12. 1958 ihre Gültigkeit. Für das Jahr 1959 werden neue Benzinkarten herausgebracht, die nicht mehr aus zwei Abschnitten (A und B), sondern aus drei Abschnitten (A, B und C) bestehen. Der Abschnitt C wird zwischen den Abschnitten A und B angeordnet. Der Abschnitt B wird weiterhin abgetrennt, während der Reisende im Besitz von Abschnitt A und C bleibt. US

Chronik und Kritik

Fortsetzung von Seite 34

gen im Laufe der Saison nun auch zwei neue Motorboot-Weltrekorde aufstellen, die er im Mailänder Wasserflughafen fuhr: In der Außenbord-Klasse der Sportboote mit serienmäßigen Motoren bis 1000 ccm erreichte er eine Spitzengeschwindigkeit von 113,94 km/st, in der Klasse der Rennboote bis 1000 ccm 118,75 km/st. In beiden Fällen wurden Mercury-Motore verwandt.

*

Der europäische Hochadel gibt sich im neugewählten Präsidium der FIA ein Stelldichein. Nachdem seit 1936 der französische Vicomte de Rohan als Präsident fungierte, ist es jetzt der Vorsitzende des französischen Automobilverbandes, Graf de Liedekerke-Beaufort geworden. Vicomte de Rohan ernannte man zum Ehrenpräsidenten. Unter den fünf Vizepräsidenten befinden sich drei Prinzen: Bertil von Schweden (in seinem Land der „Autoprinz" genannt, der bei den großen Preisen von Schweden als Mitorganisator stets einen guten Kontakt mit den Aktiven hatte), Prinz Caracciolo aus Italien und Prinz Amaury de Merode aus Belgien. Dazu: Wilfried Andrews aus England und E. G. Sparrow aus den USA. Nach den uns vorliegenden Informationen befindet sich kein Deutscher unter den Vizepräsidenten.

Gelegentlich tritt eine offizielle Mannschaft aus der DDR mit Tourenwagen bei internationalen Veranstaltungen an; zumeist bei kleineren und weniger bekannten Rallyes und Rennen. So sah man kürzlich eine vierköpfige Mannschaft aus der DDR mit „Wartburg"-Wagen in der Tourenwagenklasse bis 1000 ccm am Start des Bergrennens von Bourscheid in Luxemburg. Gegen die in dieser Klasse siegreichen DKW-Fahrer hatten sie jedoch keine Chance. Auf dem 6,8 km langen Kurs siegte in neuer Streckenrekordzeit (4:08,3 = 98,05 km/st) der Kanadier Nerriére mit einem Mercedes 300 SL. Zweitschnellster in der Gesamtwertung war der Luxemburger Francis Theis auf Jaguar XK 120 (4:12,1); die drittbeste Zeit als schnellster Gran Turismo-Fahrer bis 1600 ccm fuhr der deutsche Porsche Carrera-Fahrer Siegfried Günther (4:17,1).

Der einheimische Jo Schlesser wurde mit seinem Sieg beim „Großen Preis des Gouvernements-Präsidenten", den er auf einem Triumph TR 3 erzielte, Automobilmeister 1958 von Madagaskar. R. v. F.

Bei **BANDSCHEIBEN-** und Rückgrat-Schäden

Buco Spezial-Bezug

DBGM verstellbar



zum Patent angemeldet

(siehe Bespr. in „das AUTO, MOTOR und SPORT" Nr. 19/58) Für fast alle Fahrzeugtypen lieferbar.

Buco-Schonbezüge Medrisch & Buchmüller GmbH. Stuttgart N, Heilbronner Str. 37, Tel. 9 79 96

---

elha



Sie sehen besser bei Nebel, Schnee und bei Nacht durch unsere Abschirmkappen für Kfz.-Scheinwerfer aus ***elastischem*** **Kunststoff mit** ***Chromeffekt*** DBGM.

Erlaubt nach den neuesten Vorschriften des Bundesverkehrsministeriums. Für sämtliche Pkw, Roller, Motorräder und Mopeds lieferbar.

Hess und Lauterjung

Stgt.-Zuffenhausen, Schozacher Straße 36

Zu beziehen durch den Kfz.-Fachhandel



Freude und Erholung auf dem Wasser mit

EVINRUDE-JOHNSON

Außenbordmotoren

Importeur

ERNST O. HESSE · DÜSSELDORF

Grafenberger Allee 325 · Ruf 6 39 80

Die *Isolaterra*-Autositzdecke



schafft im eisigen Wagen **sofort** warme Sitz- und Rückenpartie beim Hinsetzen. Selbstregulierend, nie zu heiß, zuverlässiger Schutz gegen Erkrankungen. Ohne Strom, ohne Montage. Preis ab **DM 28.-** Unentbehrlich! Verlangen Sie kostenlos Prospekte bei

GUGELWERKE 30
FREIBURG i. Br.

AUTO-MARKT – BEZUGSQUELLEN GÜNSTIGE GELEGENHEITEN

ALFA ROMEO

Verkaufe GIULIETTA BERLINA NORMAL 1957, korallenrot, 19 000 km, unfallfrei, 1. Hand, absolut neuwertig, m. Koni-Stoßdämpfer, Spitze 150 km/st, 25% unter Neupreis. Finanzierung oder **Gegengeschäft mit Peugeot 403 oder MB. 180 a / 190**, mögl. neuesten Baujahres. Angebote unter 6357 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6429/1544

Giulietta Sprint zu kaufen gesucht. Angeb. unter 6360 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6432/1545

AUSTIN

Austin Healey Sprite, Bauj. 1958, 5000 km, zu verkaufen, Finanzg. mögl. Anfrag. unt. 6362 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6438/1545

Austin Healey, Bauj. 1956, aus Erstbesitz, ca. 23 000 km, DM 6500.–. Autohandelsges. mbH. G. Rittersbacher, Kaiserslautern, Tel. 33 41 – 33 45, Fernschr. 045 865. 6435/1545

BMW

Ersatzteile

für ältere **BMW**-Typen ab Lager
A. Fischer
München 13, Heßstraße 4,
Telefon 2 07 09

BMW 502/56, 3,2 Ltr., Luxus, kompl. ausgestattet, schwarz, 50 000 km, DM 8500.–. **Merz & Pabst,** Automobile, Stuttgart N, Kronenstr. 6, Tel. 9 06 92.

BMW 501/8, Lim. 57, grau, 1. Hd., Mex.-Radio, Liegesitze, 37 000 km, DM 8900.–; dito Bj. 56, grau, 1. Hand, Mex.-Radio, DM 5950.–; dito Bj. 55, 1. Hand, schwarz, Stahlschiebed., DM 4950.–! **BMW 501-Lim. 53,** sehr gepflegt, Schbd., Radio, Lieges. usw., Aust.-Motor 62 000 km, DM 3800.–. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 6440/1545

2 Dixi-Limous., nicht fahrbereit, Stück DM 450.–. Coburg, Postfach 167. 6452/1546

BMW-Dixi gesucht. Angebote unter 6364 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6451/1546

BORGWARD

Isabella TS in großer Auswahl vorrätig (Lim. u. Coupé)! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 6441/1545

CITROEN

Citroën DS 19, Baujahr 1956, 60 000 km, zu verkaufen, Finanz. mögl. Anfragen unter 6361 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6437/1545

DKW

DKW F 91/1954, in bestem Zustand, zu verkaufen. Eberhard Mahle, p. A. Stuttg.-Bad Cannstatt, Seelbergstr. 11/13. 6453/1546

DKW Monza, 35 000 km, Erstzulassung 22. 10. 1957, preisgünstig zu verkaufen. Fahrzeughaus Thulke, Salzgitter - B a d, Braunschweiger Straße 30. 6454/1546

FERRARI

Ferrari



250 Granturismo-Coupé 59 mit der neuen Pinin-Farina-Karosserie - noch schöner, noch geräumiger als bisher!

Angebot unverbindlich durch

Allein-Importeur AUTO-BECKER
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06
6450/1546

FIAT

1100 TV, Baujahr 57, hellgrau/dunkelgrau, 49 000 km, Abarth-Auspuff, unfallfrei, best. Zustand, zu verkaufen. Eilangebote unter 6366 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6457/1547

Fiat 1100, Baujahr 57, mit jegl. Zubehör ausgest., Becker-Radio usw., 28 000 km, günstige Teilzahlg. Heinz Hauser, Triberg i. Schw., Schulstraße 29. 6456/1546

1200 Spyder 58, rot, Polster schwarz-weiß, Radio, Weißw.-Reif., 1. Hand, 15 000 km. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 6443/1545

FORD

Ford 17 M- u. 15 M-Limousinen aller Baujahre in großer Auswahl am Lager, auch „de Luxe"! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Tel. 1 07 06. 6442/1545

GUTBROD

Gutbrod 600, 20 PS, 110 km/st, generalüberh., neu lackiert, Bereifg. 90%, vers. u. verst., DM 2150.–. Angebote unter 6367 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6458/1547

JAGUAR

JAGUAR-Importeur
P. Lindner Frankfurt a. M.

Service und Ersatzteillager:
Leipziger Straße 88, Tel. 77 90 88

Verkauf und Verwaltung:
Blittersdorffplatz 39, Tel. 33 61 67

XK 140 Coupé, 1956, C-Kopf, OD, blau, zum Preise von DM 9500–, verzollt, abzugeb. Jaguar-MG-Vertretung Heidelberg, Mittermaierstr. 21, Tel. 2 17 59. 6459/1547

MERCEDES

300-Limousinen zu besonders günstigen Preisen (ab DM 2950.–) vorrätig! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 6444/1546

300 SL-Roadster 58, rot/hellbraunes Leder, 1. Hd., 15 000 km; dito Bj. 57, blau, 1. Hd., Koffersatz, 24 000 km; dito Bj. 57, grau, rotes Leder, 42 000 km; **div. 300 SL-Coupés! Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 6445/1546

Großangebot in 180 und 180 D! Alle Farben, Baujahre, Preisklassen! Eintausch! Langfristige Finanzierung! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. – Europas größtes Gebrauchtwagenhaus. 6446/1546

190-Limousine, Bauj. 1956, aus Erstbesitz, ca. 48 000 km, Radio, vorne Sitzbank, Lack elfenbein, DM 6800.–. Autohandelsgesellschaft mbH. G. Rittersbacher, Kaiserslautern, Tel. 33 41 – 33 45, Fernschr. 045 865. 6433/1545

Neuwertiger Mercedes

ab Bauj. 1954 gegen Barzahlung gesucht. Angeb. unter 6369 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6461/1547

190 SL, Bauj. 56/57, unfallfrei, sucht bar von Privat: Otto Görn, Düsseldorf, Scheurenstraße 4, Tel. 2 80 55. 6462/1547

190 SL, silber, ca. 56 000 km, Bj. Dez. 55, Radio, unfallfrei, DM 10 500.–, zu verk., Finanzierung möglich, Pkw wird in Zahlg. genommen. Angebote unter 6368 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6460/1547

ROOTES GROUP

HUMBER · HILLMAN
SUNBEAM · SINGER
COMMER · KARRIER

Original - Ersatzteile

stets lieferbar

TH. SCHORN & CO.

IMPORTEUR

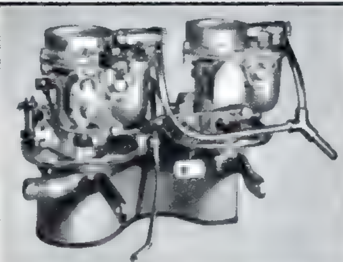
DÜSSELDORF

Gerresheimer Straße 109
Tel.: 7 47 47/48



Der **TURBO-MAX-** Fensterventilator verhindert u. beseitigt das Beschlagen der Heckscheibe im Auto. Im Sommer bringt er vorn an der Windschutzscheibe dem Fahrer Kühlung. Einfache Saugerbefestigung. 6 o. 12 V. Preis DM 11.—. Zu beziehen durch den Fachhandel oder per Nachnahme vom Hersteller. Rückgaberecht innerhalb 14 Tagen.

KARL TIMMERBEIL
Gerätebau
Ennepetal-Milspe, gegr. 1856



Ihr DKW 3-6 F 93/94 38-40 PS und 1000 ccm leistet noch mehr

durch die

EXPRESS

Zwei-Vergaser-Register-Anlage

Preis der kompl. Anlage lt. Prospekt DM 315,15
Keine Motorveränderung. Leichter Einbau!

AUTOTECHNIK KG
Hannover · Postfach 61 42

Sportliche VW- und GHIA-Besitzer die zügig und sicher fahren, am Berg weit stärkere Wagen überholen wollen, fahren mit dem

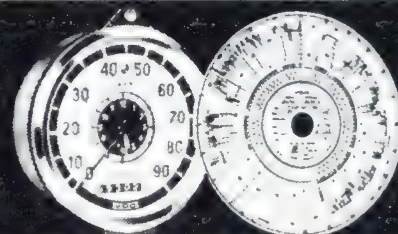
JUDSON-KOMPRESSOR

Hochinteressantes Informationsmaterial und Erfahrungsberichte begeisterter JUDSON-Freunde von

MAX MUNZ KG., JUDSON-Allein-import, Göppingen/Württ., Poststraße 44
Telefon 33 33 und 68 80
(Verkaufsrechte werden nicht vergeben)



... und den **FAHRTSCHREIBER** von **VDO**



Steuer, Recht, Versicherung

Eine wenig bekannte Zollerleichterung

Ausländische Kraftfahrer (Reisende) führen gewöhnlich im großen Reiseverkehr bei einer einmaligen Einreise Genußmittel, z. B. 200 Zigaretten, als Reisebedarf in das Bundesgebiet ein. Diese Zigaretten dürfen nach den einschlägigen Zollbestimmungen abgabenfrei gelassen werden. Kürzlich war die naheliegende Frage aktuell, ob solche zollfreien Zigaretten von den Reisenden an dritte Personen zum Verbrauch im Bundesgebiet überlassen werden dürfen, ohne daß dadurch eine Zollzahlungspflicht entsteht. Tatsächlich ist die Zollbefreiung, wie sie in § 59 Abs. 1 Nr. 25 des Zollgesetzes ausgesprochen wurde, eine sogenannte echte Zollbefreiung, d. h. es ist keine Befreiung unter bestimmten Zollsicherungsmaßnahmen (Zollsicherungsverkehr). Selbst wenn eine Weitergabe gegen Entgelt an andere erfolgt, tritt keine Zollzahlungspflicht ein. Hatte man jedoch die Weitergabe von vornherein, d. h. schon bei der Grenzübergangsabfertigung, beabsichtigt, so wurde die Zollbefreiung zu Unrecht ausgesprochen und es droht eine Strafe wegen Abgabenhinterziehung. Es wird also immer auf den Nachweis durch den Reisenden ankommen, daß er bei der Grenzübergangsabfertigung die Absicht hatte, den Reisebedarf für sich zu verbrauchen. Wenn sich also der Reisende nach der zollamtlichen Eingangsabfertigung dazu entschließt, den abgabenfrei gelassenen Reisebedarf anderweitig zu verwenden. beispielsweise zu verkaufen, so wird dadurch keine Zollzahlungspflicht (Zollschuld) herbeigeführt. Im übrigen besagt die Zollbefreiung nach § 69 Abs. 1 Nr. 25 Satzteil 2 des Zollgesetzes, daß Einfuhrzoll nicht erhoben wird von Nahrungs- und Genußmitteln zum Reiseverbrauch. Z.

Trotz Führerscheinbeschlagnahme Führerschein

Vor etwa zwei Jahren hat der Bundesgerichtshof dem Strafrichter verboten, bei Verkehrsdelikten die Beschlagnahme der Fahrerlaubnis auf eine bestimmte Führerscheinklasse zu beschränken. Er entschied, entweder müsse dem Angeklagten der ganze Führerschein weggenommen oder aber die ganze Fahrerlaubnis belassen werden. Ein Teilentzug komme nicht in Frage. Nun stehen aber oft Kraftfahrer vor Gericht, denen die Richter nur bestimmte Fahrzeugtypen nicht mehr anvertrauen wollen. Das Landgericht Wiesbaden hat jetzt für einen solchen Fahrer, dem auf Antrag der Staatsanwaltschaft bis zur Hauptverhandlung der Führerschein beschlagnahmt worden war, einen Ausweg gesucht. Es hat sich damit einverstanden erklärt (7 Qs 354/57), daß der Angeklagte bei den Straßenverkehrsbehörden um einen neuen Führerschein eingab, der nur auf einen bestimmten Fahrzeugtyp beschränkt war, und daß die Behörde eine solche neue beschränkte Fahrerlaubnis erteilte. Es erklärte, bei der Beschlagnahme des Führerscheins auf Antrag der Strafverfolgungsbehörden müsse das Gericht ungeeignete Kraftfahrer unter allen Umständen sofort von der Teilnahme am Straßenverkehr ausschalten. Das erfordere ein schnelles und zielbewußtes Eingreifen, und das Gericht könne wegen der Eiligkeit der Angelegenheit dabei nicht prüfen, ob man dem Angeklagten unter Bedingungen oder Beschränkungen den Führerschein belassen dürfe. Das schließe aber nicht aus, daß der betroffene Kraftfahrer bei den zuständigen Verwaltungsbehörden unter dem Angebot bestimmter Bedingungen das Verfahren auf Neuerteilung eines Führerscheins einleite. Wenn das Gericht damit einverstanden sei, könne die Verwaltungsbehörde die beschränkte Fahrerlaubnis trotz der gerichtlichen Führerscheinentziehung neu erteilen.

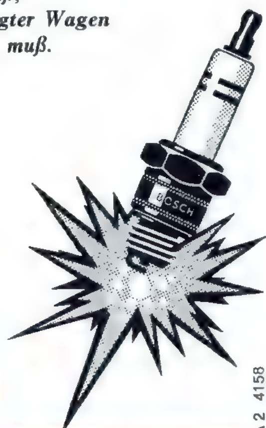
Angeklagt, weil er zu früh geholfen hat

Kommt es bei Dunkelheit zu einem Zusammenstoß, dann müssen die Beteiligten schnellstens dafür sorgen, daß andere Verkehrsteilnehmer die Unfallstelle rechtzeitig erkennen, damit ihnen nicht auch noch etwas passiert. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat aber kürzlich in einem Strafverfahren Gelegenheit gefunden, zu betonen, einem Kraftfahrer könne es nicht zum Vorwurf gemacht werden, wenn er diese Sicherungsvorkehrungen zurückstelle und sich zunächst darum kümmere, ob den anderen Beteiligten etwas zugestoßen sei.

Ein Lastwagen hatte sich bei dem Zusammenprall mit einem schleudernden Personenwagen quergestellt und versperrte die ganze Fahrbahn. Seine Scheinwerfer leuchteten auf das Feld und sein Rücklicht war von hinten kaum noch zu erkennen. Der Fahrer und Beifahrer stiegen sofort aus, um sich um die Insassen des Personenwagens, der etwa 30 m weiter zum Stehen gekommen war, zu kümmern. Der Fahrer des Personenwagens bedurfte keiner Hilfe, und darum eilte der Lastwagenfahrer zu seinem Wagen zurück, um die Sicherungsleuchten herauszuholen. Er kam um Minuten zu spät. Gerade als er den Werkzeugkasten, in dem die Lampen untergebracht waren, geöffnet hatte, fuhr von hinten ein anderer Personenwagen auf den Wagen auf. Seine beiden Insassen wurden schwer verletzt.

Das Oberlandesgericht Stuttgart (2 Ss 480/57) hat den Freispruch des Lastwagenfahrers bestätigt. Er könne nicht deshalb bestraft werden, weil er sich zunächst der beim ersten Unfall verletzten Insassen des ersten Personenwagens angenommen habe. Er sei nämlich das Opfer einer Pflichtenkollision geworden: Es sei genauso wichtig gewesen, etwaigen Schwerverletzten zu helfen wie durch Aufstellen von Sicherungslampen weitere Unfälle zu verhüten. Man könne es dabei einem Fahrer nicht verdenken, wenn er von verschiedenen möglichen Maßnahmen nicht sofort diejenige ergreift, die bei nachträglicher Überlegung als die objektiv zweckmäßigste erscheine. Es könne dem Angeklagten auch nicht zum Vorwurf gereichen, daß er nicht die Möglichkeit einer Arbeitsteilung zwischen sich und seinem Beifahrer erwogen habe. Die Lage der Insassen des ersten Personenwagens habe nämlich möglicherweise die Hilfe beider Fahrer erforderlich gemacht. Dr. G.





MG

MG-A Roadster, Bauj. 1957, aus Erstbesitz, ca. 15 000 km, Radio, Scheibenwascher, Heizung, Gepäckträger, in ausgezeichneter Verfassung, DM 7000.–. Autohandelsgesellschaft mbH. G. Rittersbacher, Kaiserslautern, Tel. 33 41 – 33 45, Fernschr. 045 865. 6434/1545

TF 1500, beige, Speichenr., Abarth-Ausp., Rennscheibe, 1955, 40 000 km, neue Maschine vor ca. 10 000 km, für DM 4800.– zu verkaufen. Angebote unter 6358 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6430/1544

OPEL

Opel Kapitän, Bauj. 1954, aus Erstbesitz, Radio, Scheibenwascher, zweifarbig grau, DM 3250.–. Autohandelsgesellschaft mbH. G. Rittersbacher, Kaiserslautern, Tel. 33 41 – 33 45, Fernschr. 045 865. 6436/1545

Rekord-Lim. 58, schw./weiß/schw., 20 000 km, Rad. m. Automaticant., zus. M + S-Reifen, Lichthupe, Schonbez., Nebell., Kühlerjal. u. sonst. Zubehör, pfleglichst privat gefahren, wegen Ausw. für DM 5900.– bar. Zuschr. unter 6370 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6463/1547

52er Opel Kapitän, beige, gepflegtes 1. Hand-Fahrz., Radio, Doppelhorn etc., gegen Porsche, MG oder Austin Healey zu tauschen gesucht. Angebote unter 6371 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6464/1547

Opel Blitz 3,6, Allrad, H.-Kipper abzugeb. Westenburger & Co., (16) Oberursel (Ts.). 6487/1549

PEUGEOT



Kraftfahrzeugimporte

Walter Hagen & Co., GmbH. KREFELD

Ostwall 103-105, Telefon 2 81 71

KUNDENDIENST und ERSATZTEILLÄGER an allen größeren Plätzen

403-Limousine mit Schiebed., Bauj. 1958, 7000 km, zu verkaufen, Finanzg. mögl. Anfragen unter 6363 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6439/1545

PORSCHE

Gebr. Porschewagen! Ständig günstige Angebote. Fragen Sie bei uns an. Wir können Ihre Wünsche erfüllen. Porsche-General-Vertretung PETERMAX MÜLLER GMBH., Hannover, Podbielskistr. 306, Tel. 69 11 51. 6470/1548

Speedster, nur einwandfreier Zustand, zu kaufen gesucht. Angebote unter 6359 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6431/1545

Porsche-Coupés in div. Typen und Preisklassen am Lager! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 6447/1546

1600 Porsche Cabr. Dame, Bauj. 1958, von Privat zu kaufen gesucht. Angeb. unter 6385 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6489/1549

1300 Super, sehr gepflegt, Aust.-Motor 50 000 km, rot, div. Extras, neu bereift, DM 5300.–. Sabine Hertslet, Rheinbreitbach Bad Honnef. 6485/1549

Porsche Gelegenheiten!

1 Porsche-Coupé, 1300 ccm, Baujahr 56, aquamarinblau, mit Fußmatten, Nebellampen, Waschanlage und eingebaute Lautsprecher, DM 5900.–.
1 Porsche-Coupé mit Schiebedach, 1300 ccm, Bauj. 56, aquamarinblau, mit Nebellampen, Waschanlage u. Zierleisten, km-Stand 52 593, DM 7800.–.
1 Porsche-Cabriolet, 1500 ccm, Baujahr 1954, lagogrün, mit Nebellampen, Radio, Waschanlage, km-Stand 58 000, DM 7000.–.
Sämtliche Fahrzeuge befinden sich in einwandfreiem Zustand. Anfragen sind zu richten an **VW-Islinger,** Mannheim, Hafenstr. 13–21. 6491/1549

Sehr schneller **Carrera Speedster,** Baujahr 1957, Farbe: grau, Kilometerstand: 23 000, Sportsitze, zusätzlich: 4 Reifen, 2 Leichtmetalltüren, Vorder- und Hinterhaube, Windableiter-Rennscheibe, Sperrdifferential, Weber-Vergaser, Spyderauspuff, div. Übersetzungen, Speedpilot etc., im Auftrag gegen Höchstgebot zu verkaufen. Jaguar Import, Frankfurt/Main, Blittersdorffplatz 39. 6465/1547

Verkaufe 1600 Super, Bauj. August 1958, 6000 km, Werksinspektion, Supersport-Reifen, Anschnallgurte, Chromfelgen, umständehalber für DM 13 000.–. Anfragen unter 6372 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6466/1547

PORSCHE

evtl. Teile od. Unfallw. zu kaufen gesucht. Angeb. unter 6373 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6467/1547

Suche 1,3 Ltr. Porsche, nicht unter Baujahr 56, bis zu 50 000 km gelauf. Biete Rekord, Baujahr April 58, neptunblau, 7500 km gelaufen, mit Radio, Boschhorn, Scheibenwaschanlage (elektrisch), 2stufigem, elektr. Scheibenwischer und Fußmatten. Angeb. unter 6374 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6468/1547

Porsche 1500, Baujahr Sept. 54, 58 000 km, Coupé mit St.-Schiebedach, graphitgrau, Chromfelgen, Radio, Nebelscheinw., Liegesitze, 4fach neu ber., Skihalter, zus. 2 Winter-Reifen, sehr gepfl. Zust., Barpreis DM 6400.–, zu verkaufen. Anfragen unter 6375 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6469/1547

PORSCHE-WAGEN – KAHRMANN FRAGEN!
Wir haben laufend günstige Angebote in gebrauchten Porsche-Wagen.
AUTOHAUS HANS KAHRMANN GMBH, PORSCHE-GENERALVERTRETUNG, FULDA, Telefon 37 37. 6471/1548

Carrera 57 Coupé, Carrera 56 Cabrio. Merz & Pabst, Automobile, Stuttgart N, Kronenstr. 6, Tel. 9 06 92.

Suche Motor 1,5 oder 1,6 Ltr., mit Getriebe. K. Walther, Wuppertal-Langerfeld, Spitzenstr. 35 6488/1549

Porsche-Motor 1,1 Ltr., vor 3 Monaten nachweisl. generalüberh. (DM 900.–), für DM 600.– zu verkaufen oder Tausch mit neuwertigem VW-Motor. Angebote unter 6386 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6490/1549

VW

VW-Schwimmwagen, geländegängig, neuer Motor, zu verkaufen. Näheres unter 6376 an „das AUTO, MOTOR und SPORT" Stuttgart, Postfach 1042. 6472/1548

VW mit Sonderkarosserie, Cabrio oder Coupé (Hebmüller o. ä.), kauft, wenn günstig, Haut muß gut, Motor kann schlecht sein. Bild u. ausf. Beschreibg. erwünscht. Angeb. unter 6377 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6473/1548

Besser fahren mit dem Volkswagen. Das Handbuch für VW-Fahrer, das nun schon in der 8. Auflage vorliegt. Es steckt voller Kniffe und Tips aus der Praxis und gehört zum VW wie der Führerschein und die Zulassung. 260 Seiten mit 200 Abbildungen. Ganzleinen DM 12.80 + 50 Pf Porto. Postkarte genügt, wir liefern sofort. MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

JEEP

Jeep (DKW 3 = 6 Geländewagen), Bauj. 1958, ca. 3000 km gelaufen, einwandfrei u. fahrbereit, Notverkauf DM-West 5000.–, nur gegen bar. Angebote unter 6384 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6486/1549

VERSCHIEDENE

Porsche-Cabr. oder **VW-Cabr.,** auch unfallbeschädigt, zu kaufen gesucht. Daselbst **DKW 3 = 6 Limous.,** 4türig, 29 000 km, in bestem Zustand, für DM 4000.– zu verkaufen. Angeb. unter 6379 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6475/1548

Suche erstklassig erhaltenen **Sportwagen bis 1500 ccm,** Baujahr nicht vor 1954. Angebote unter 6378 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6474/1548

AMERIKANISCHE WAGEN

DODGE

Dodge Kennen Sie schon die neue Linie der Dodge-Modelle 59? Wir machen Ihnen gern unverb. ein bebildertes Angeb.

Allein-Importeur **AUTO-BECKER** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06 6448/1546

MERCURY

Mercury Monteclair 1958, erstklassig, Preis einschließlich Zoll: DM 13 900.–; zweifarbig: Dach weiß, Karosserie lila; 4türig, mit festem Dach, vollautomatische Fenster, Sitze; automatische Steuerung und Bremsen, Druckknopf-Gangschaltung, selbstgesteuertes Radio; weiße, schlauchlose Reifen mit Reservereifen, farbige Windschutzscheiben und Fenster, vier Scheinwerfer, 15 000 Meilen gefahren. Anfragen unter 6380 an „das AUTO, MOTOR und SPORT" Stuttgart, Postfach 1042. 6476/1548

VERSCHIEDENE

Amerik. Wagen

Seltene Gelegenheiten, äußerst preiswert, aus deutschem Vorbesitz, in bestem Pflegezustand: Studebaker 56 Golden Hawk Sport Coupé, Oldsmobile 88/56 Cabriolet, Oldsmobile 88/56 Holiday, 4türig; Chevrolet 56 Bel Air, 4türig. **Merz & Pabst,** Stuttgart N, Kronenstr. 6, Tel. 9 06 92.

Amerikaner-Großangebot! Ca. 35 amerik. Limousinen, Coupés, Cabrios, div. Fabrikate (Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Dodge, Ford, De Soto, Packard, Studebaker usw.), zu überraschend niedrigen Preisen! Eintausch! Finanzierung! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. – Europas größt. Gebrauchtwagenhaus. 6449/1546

KRAFTFAHRZEUGTEILE

VW-Judson-Kompressor, neu, noch werksverpackt, für DM 450.– zu verkaufen. Anfragen unter 6383 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6483/1549

Getriebe für BMW 315, 319, 320, neuwertig, verkauft A. Fischer, München 13, Heß-Straße 4, Tel. 2 07 09. 6480/1548

BOOTE

Suche Kunststoff-Auto-Boot, 2-Pers., mit Motor, gegen bar. Angeb. u. Photo an Adolf Kunz, Strombach über Gummersbach. 6482/1548

Neue Bücher

Gutes Fahren – kein Geheimnis

von Reinhard Seiffert, mit 25 Zeichnungen von Lothar Ursinus, Motor-Presse-Verlag, Stuttgart, Postfach 1042, 128 Seiten, Leinen DM 8.80.

Wir können es uns wohl ersparen, etwas zum Inhalt dieses Buches zu sagen, der den Lesern dieser Zeitschrift zum größten Teil aus der „Fahrkunst"-Artikelserie in den Heften 9 bis 17 schon bekannt ist. Der Text wurde allerdings erheblich umgearbeitet und erweitert, ein Kapitel über Fahren unter Winterbedingungen kam noch dazu. Was dabei herauskam, ist ein lebendiges und ansprechend aufgemachtes Buch, in flüssigem Stil und mit bisweilen verblüffenden Formulierungen, aber immer leicht verständlich geschrieben. Die hintergründig-geistvollen Zeichnungen von „Urs" tragen übrigens wesentlich dazu bei, daß das Ganze vom Lehrbuch ebenso weit entfernt ist wie vom Fachbuch. Die Zeichnungen erfreuten uns mehr als der wohl farbenfreudige, jedoch etwas steif gezeichnete Schutzumschlag. Auf jeden Fall aber ein Buch, das jeder, der gut fahren will, mit Vergnügen und Nutzen lesen wird. K.

Die Autostadt

Abenteuer einer technischen Idee. Von Horst Mönnich, Georg Westermann Verlag, Braunschweig, 305 Seiten, Leinen. DM 13.80.

Horst Mönnichs ungewöhnliches Buch über das Werden des Volkswagens, des VW-Werkes und der Stadt Wolfsburg – teils Roman, teils Tatsachenbericht – erreichte inzwischen eine Auflage von über 100 000, und das ist kein Zufall. Wohl selten wurde über eine von historischen und technischen Tatsachen eng umrissene Materie so virtuos und fesselnd geschrieben. Mag Mönnichs „atemlose" Schreibweise zunächst manieriert erscheinen – man vergißt das über ihrer Bildhaftigkeit und inneren Spannung sehr bald. Dieses Buch jetzt, ein Jahrzehnt nach dem Ablauf der letzten dort geschilderten Ereignisse, zu lesen, ist nicht ohne Reiz; denn was uns heute als wirtschaftliche Selbstverständlichkeit erscheint – die Weltgeltung des Volkswagens – hängt dort mehr als einmal am seidenen Faden, und man empfindet es als beinahe tragikomisch, daß der Volkswagen – heute größter Konkurrent der britischen Automobilindustrie auf dem Weltmarkt – sein Weiterleben der Korrektheit einiger britischer Besatzungsoffiziere verdankt – teilweise wohl auch ihrer Eitelkeit, die sie die Gelegenheit ergreifen ließ, über eigene Personenwagen zu verfügen. Sie und einige clevere und unerschrockene VW-Leute waren es, die Porsches geniale Konstruktion davor bewahrten, heute nichts weiter als ein vergessenes Stück Automobil-Historie zu sein.
Die neue Ausgabe der „Autostadt" erscheint jetzt bei Westermann in Braunschweig und wurde völlig überarbeitet. Der Text wurde gestrafft und um 100 Seiten kürzer – was ihm nur zum Vorteil gereichte. Dieses Buch gehört zu jenen (wenigen) literarischen Werken aus dem Themenkreis um das Automobil, die wir auch im Bücherschrank haben würden, wenn wir im übrigen mit Automobilen nichts zu tun hätten! R. S.

Entwicklungsprobleme der Kraftfahrzeugmotoren

von Alfred Jante, Akademie-Verlag, Berlin, 38 Seiten, DIN A 4, DM 6.80.

Sehr konzentriert und sehr kritisch werden in dieser Schrift künftige Entwicklungsmöglichkeiten für Otto- und Diesel-Motoren beleuchtet. So werden für die weitere Entwicklung von Personenwagenmotoren Verminderung des spezifischen Kraftstoffverbrauches im Teillastgebiet gefordert, wenn man trotz höherer Leistungsreserven nicht zu höherem Verbrauch kommen will. Im Dieselmotor, der nach dem M-Verfahren arbeitet, kann ein gefährlicher Konkurrent entstehen, wenn es gelingt, das M-Verfahren auch auf kleinere Motoren und hohe Drehzahlen zu übertragen, ohne daß der spezifische Kraftstoffverbrauch höher wird. Die Einführung eines Turboantriebs für Personenwagen setzt recht scharfe betriebswirtschaftliche Berechnungen voraus, da nach A. Jante nicht unbedingt fahrmechanische Vorteile vorliegen. Lesenswert für jeden, der über die künftige Entwicklungslinie orientiert sein möchte. K.

Ferngesehen

„Die wilde Straße" – Beobachtungen im Straßenverkehr (Deutsches Fernsehen, Stuttgart, am 26. Oktober 1958).

Diese Sendung war besser als ihr Titel. Man wollte drastisch vorführen, wieviel gefährlicher Unsinn im Straßenverkehr täglich gemacht wird. Dies ist dem Verantwortlichen für die Sendung, Dieter Ertel, gelungen. Mit Sachkenntnis und instruktiven Bildern hat man verschiedene Symptome (Wettrennen von Lastzügen auf der Autobahn, Ausscheren ohne Zeichen, hartnäckiges Linksfahren) aufzeigen können. Die Fotografie war gut, bei den Unfallbildern wäre weniger mehr gewesen.

„Wagen 755 vom Band." Reportage aus dem Opel-Werk (Deutsches Fernsehen, Frankfurt, am 27. Oktober 1958).

Als Direktsendung bot man einen Einblick in die Großserienproduktion. Die leitenden Herren von Opel bemühten sich um Neutralität, so daß der Charakter einer Werbesendung vermieden wurde. M.

Beilagenhinweis

Der Gesamtauflage dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der Firma Neho-Werk, G. Schreitmüller, Fabrik für Kfz.-Zubehör, (13b) Schrobenhausen (Obb.), bei, den wir der besonderen Aufmerksamkeit unserer Leser empfehlen.

VERSCHIEDENES



MARCHAL-Fanfaren ‚Fulgor' und ‚Stridor' außerordentlich weitreichend und sicher wirkend. Ausführl. Prospekt von
WALTER FRICKE
Frankfurt/Main, Mainzer Landstr. 175



Schweißanlagen
autogen – elektrisch
Brenner, Druckminderer
Prospekte kostenlos
PERKEO-WERK Abt. AU
Ludwigsburg Württ.

Prismengläser noch nie so preiswert!
8x30 89.— 8x35 128.50
Lederetui für
8x30 9.50 8x35 11.50
16x50A 220.— inkl. Lederetui
Vers. **frei Haus.** Nachn. 3% Rabatt
bis 12 Monats-Raten.
TEKA, Amberg/Opf., Unt. Nabburger Str. 320

Reifen

aller Fabrikate auf **Teilzahlung.** Versand frachtfrei, 1/5 Anzahlung. Preislisten durch:

Friedrich Beil
(22 b) Ludwigshafen-Rheingönheim
Dannstadter Weg 3

Neuartige Kupplungsspannvorrichtung

DBP 1003656, in Lizenzbau zu vergeben oder Patent zu verkaufen.

HERMANN SCHÜTZ
Düsseldorf · Worringer Str. 65
6477/1548



Interessant
für jeden Freund eines edlen Tropfens ist der kostenlose Weinatlas im Taschenformat. Ein Reiseführer durch alle Weinbauländer Europas. Er enthält wertvolle Anregungen, Rezepte für Bowlen und Mixgetränke und all die herrlichen Auslandsweine, die Brüder Buchner direkt ab Grenzkellerei Ihner liefert. Karte genügt.
Brüder Buchner, Passau - Grenze 11

ELEKTRO-RASIERER
FÜR AUTO UND HEIM

Remington Auto-Heim 6/220 V u. 12/220 V sowie andere Modelle der Firmen **Remington, Braun, Philips und Dual** bei DM 10,– Anzahlung. Rest in 10 Monatsraten. Lieferung portofrei. Prospekte PA verlangen.

BÖHM · VERSAND KG.
FRANKFURT 24 · POSTFACH

Motor-Wärmegeräte
Kühlwasser-Wärmer
Oel-Wärmer
auch für VW-Motore und andere stellt seit 20 Jahren her
Jakob Ackermann
Elektro-Spezial-Geräte
(21b) **Niedermarsberg** i. Westf.
Verlangen Sie Angebot

UNTERRICHT und AUSBILDUNG

Der moderne Beruf:
FAHRLEHRER
Näheres:
FAHRLEHRER-FACHSCHULE
Düsseldorf, Lindemannstraße 40

Niedersächsische Fahrlehrerfachschule Seela, Braunschweig
Vorbildliche Ausbildung
Prospekte kostenlos.

---

22 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **Führerscheinferienkurse seit 1937**
FAHRLEHRERAUSBILDUNG
Fahrschule **Bode, Seesen**/Harz.

Fahrlehrer-Fachschule
Dipl.-Ing. Paulsen, Pinneberg
Tangstedter Straße
Ausbildung
durch Lehrgang 3 Wochen und/oder Fernkursus
Prospekt kostenlos

Fahrlehrer-Fachschule
Gerhard Klein
Kraftfahrzeugverkehrs-Sachverständiger
Gütersloh i. W., Moltkestr. 22, Ruf 2370

Sorgfältige, individuelle Ausbildung auf Grund mehrjähriger Tätigkeit und Erfahrung in der Fahrlehrer-Fachausbildung. Erstklassige Referenzen und beste Erfolgsnachweise bei **modernstem Lehrmaterial.**

Fahrlehrer-Fachschule
HEINZ LINDERMANN
Vollkommenste Ausbildung
Oberhausen/Rhld.
Friedrich-Karl-Str. 135 Ruf 25091
Fordern Sie Lehrplan an

VERTRETUNGEN

Für den Alleinverkauf der Koni-Spezial-d.-Stoßdämpfer mit 30 000 km Garantie **vergeben wir noch in verschiedenen Bezirken des Bundesgebietes Vertretungen.** Wir bieten sehr interessante Verdienstmöglichkeiten. Koni-Generalvertrieb in Deutschland **Pontus-Handel,** Radevormwald-Bergerhof 6479/1548

Handels-vertreter

gesucht (möglichst Ing.) für die Postleitzahlgeb. 13, 14, 16, 17, 18, 20, 21, 22 und 24 zum Vertrieb von Unterflächenschutz und Antidröhnmittel für PKW.

Zuschriften erbeten unter **6382** an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6481/1548

GARAGEN – GARAGENTORE

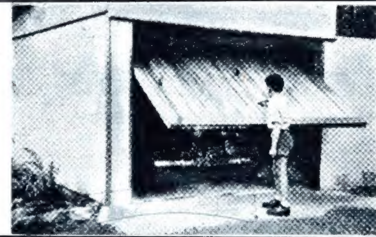
Formschöne **Eternit-GARAGEN**
aus Stahl und Asbest-Zement mit Schwenkflügel- und Hebetoren lieferbar - Fordern Sie Prospekte
W. EHLERT WARENDORF (WESTF.)
Weitere Erzeugnisse: Trennwände WC, Badezellen, Tore für Massiv-Garagen

---



Verzinkte Stahlgaragen
feuerfest und sicher,
Reihengaragen
Weißtalwerk Zimmer & Co.
Niederdielfen bei Siegen, Postfach 20

S u B
KOMPOSIT **GARAGEN**
mit Edelspritzputz
ortsfest u. transpt.
schlüsselfertig liefert
Sondermann & Bücking
ALSFELD (Hessen) · Ruf 510 Abt. **D**
Zweigbüro Düsseldorf, Adlerstr. 4, Ruf 14222



Lift-Hebetor
für Garagen und Hallen
neuartig, einfach zu bedienen und preisgünstig.
Fordern Sie Unterlagen von
Carl Husemann, Dortmund
Evinger Straße 92

Fehlt die Garage?
Gugel, der erfahrene Faltgaragenspezialist bringt als Neuestes die Zeltgarage, ohne baupolizeiliche Genehmigung **selbst** aufzustellen. Ersetzt die Festgarage vollkommen. Gratis-Katalog anfordern.
GUGELWERKE 32, FREIBURG i. Br.

BERRY-TOR
einfach bequem sicher
Alleinhersteller in Deutschland
AUGUST HÖRMANN • SOHN KG.
Steinhagen i. Westf.-Amshausen · Telefon: Steinhagen Sa.-Nr. 546

Achenbach-Garagen
aus Wellblech oder Beton-Platten
Hallen
Stahltore
Fahrrad- und Motorradständer
Gebr. Achenbach GmbH.
Weidenau-Sieg, Abt. E 8

FREILUFT-GARAGEN
Isetta 49.-,
Lloyd 64.-,
VW 69.-,
DKW 79.-,
Rekord, Ford,
Borgward 84.- und viele andere.
DBGM. aus vieltausendfach bewährtem, besonders kräftigem, kältebeständigem Plastic-Stoff mit 4 Entlüftungen und ges. gesch. Gummizügen. 1 Jahr Diebstahlversicherung. Garantie. **Kein direktes Aufliegen bei Verwendung der Spezial-Voll-Ventilations-Matte - Autocapes (Halbgar.) - Freiluftgaragen m. Türzugang f. Camping**
AUTOGEPÄCKTRÄGER Sonderangebot 48.—

AUTOHEIZKISSEN
minim. Stromverbr., autom. Temperaturregler, kein Überheizen,
Sonderposten ab 14,50 frei Haus. Autoheizdecken 40,-.
GUNTER BARWANITZ, Spezial-Ausstattung.
Berlin-Wilmersdorf, Aschaffenburger Straße 6,
Ruf 87 63 02

WELLBLECH-GARAGEN
Fahrrad- und Motorradständer
BPa.
Stahlbau Gebr. Wahl
SIEGEN / WESTF. · Fludersbach 60

Stahlblechgaragen, ca. DM 25.- monatliche Abzahlung. Auto-Egen, Hamm i. Westfalen, Postfach 131

WOHNWAGEN

Guterhaltener Wohnwagen
zu kaufen gesucht (f. Motorwagen Mercedes 170). Angebote unter 6381 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042.
6478/1548

Wohnanhänger selber bauen! Gewicht 350 kg. Kein Gerippe. Prospekte durch L. Penners, Köln-Bickendorf 1, Postfach 18.

Eine vielseitige Auswahl der preisgünstigsten u. schönsten deutschen u. ausländisch.
WOHNWAGEN ALLER GRÖSSEN!
WENK'S HEIDELBERGER WO-WA-SCHAU
auf ca. 1000 qm Fläche · Der weiteste Weg lohnt · Teilzahlung · **GELEGENHEITSKÄUFE**
Fordern Sie den illustrierten Prospekt von Ihrem sorgsamen Berater: Auto-WENK, Heidelberg, Bergheimer Straße 88

BÜCHER

Hallo, gnädige Frau ...
... schenken Sie „ihm" das Buch von A. Spoerl
„Mit dem Auto auf Du"
354 Seiten, 64 heit. und techn. Zeichn. Humoristisch, interessant, lehrreich. 12.80 DM Voreins. PSA Köln 171177, Nachnahme –.60 DM mehr.
Buchversand Scharff
(22 c) Rodenkirchen/Rhein, Mozartstr. 17

An Weihnachten denken!
Am 15. November erscheint unser großes Buchverzeichnis. Kostenlos und unverbindlich senden wir es Ihnen zu. MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

Warum Geschwindigkeits-Begrenzung?

Fortsetzung von Seite 11

DER BUNDESVERKEHRSMINISTER HAT ABER GESAGT

Nun, der redet viel und unterschiedlich. 1957 redete er in Hamburg, das Schuldverhältnis von Mensch zu Straße stehe 84:16, und wenige Wochen später redete er in Stuttgart das gleiche Verhältnis auf 65:35 um. 1957 entrüstete er sich auf einer Rede in Hamburg über die polemische Politik, die man mit den Verkehrstoten betreibe. 1958 vor der Hauptversammlung des Verbandes der Deutschen Automobilindustrie (VDA) meinte er dagegen, man solle sich endlich von der „Manie der großen Zahlen" freimachen und zurückfinden zum „Wert des einzelnen" zum „biblischen Begriff des Nächsten". – „Denken wir immer daran, daß die Rettung auch nur eines einzigen Menschenlebens bereits einen wirklichen Erfolg bedeutet." Das widerspricht sich auch mit seiner 1957er Rede.

Es kommt eben ganz darauf an, vor wem er redet und was er im Sinne hat. Vor dem VDA hatte er die Geschwindigkeitsbegrenzung im Sinn, weil ihm offensichtlich sein so stark und strahlend vorgetragener Minimal-Zwölfjahres-Straßenbauplan in die Binsen zu gehen scheint; der finanzministerielle Unterwasser-Schuß in den verkehrsministeriellen Teich macht das deutlich. In solchen Fällen ist auch die schlechteste Ersatzlösung lieber; denn man muß ja was tun, damit die Öffentlichkeit den Mund hält.

Was ist ein wirklicher Erfolg denn? Ein einzelner Mensch, der gerettet wurde? Das ist die Sorte von echter Humanität, die sich mit hundert Ärzten um das Leben eines armen, an Hirnhautentzündung erkrankten Kindes kümmert, wo eine ganze Stadt einer Typhus-Seuche zum Opfer fällt.

Diese, seine plötzlich neu erwachte Humanität untermauerte der Minister in seiner Rede vor dem VDA mit dem Hinweis, daß durch die Begrenzung der Geschwindigkeit auf der sogenannten Todes-Autobahn von Frankfurt nach Mannheim im August 1958 gegenüber dem gleichen Monat 1957 vier Tote und 107 Verletzte (vom blauen Fleck bis zum Schädelbruch) „gespart" wurden.

Betrachten wir die vier Toten, so war das eine verdammt voreilige Kurzschlußfolgerung des Dr.-Ing. Seebohm. In Ingenieurs-Kreisen ist es aber nicht üblich, an einer Maschine, einem Versuch oder Verfahren gleichzeitig fünf verschiedene Voraussetzungen zu ändern, und dann nur einer das neuartige Resultat zuzuschreiben. Die vier Toten wurden „gespart" (möglicherweise noch mehr!), weil eine grünstreifensüchtige Limousine an der dort mittlerweile hingebauten Abweisplanke bei ihrem verderblichen Tun aufgehalten wurde. Das kann man im Bilde in der „ADAC-Motorwelt", Heft 9/1958 auf Seite 457 sehen.

Es wurden an der Autobahn Frankfurt/Mannheim geändert: (1) Höchstgeschwindigkeit; (2) breitere Bankette, sog. Haltestreifen; (3) bessere Markierung der Fahrbahnränder; (4) streckenweise Absicherung des Grünstreifens durch Abweisplanken und (5) Blendschutz-Gatter. Dazu kam noch als sechste Komponente die ungemein wirksame Pressekampagne. Mag sie sachlich oder albern (Todesstrahlen) gewesen sein, sie warnte wirklich mehr als anderthalb Millionen Kraftfahrer (Leseranalyse der Illustrierten) vor den Gefahren dieser ältesten Autobahn der Welt, die uns schon seit Bernd Rosemeyers tragischem Unfall bekannt ist. Alle Motor-Fachzeitschriften mit populärer Färbung haben seit Jahren öfter auf diese Gefahr hingewiesen, aber die mehr hofgynäkologisch interessierten Leser der Unterhaltungsblätter erfuhren jetzt erstmals, was es mit dieser Straße auf sich hat. Statt sich auf dieser langweilig geraden Straße eine Stulle aus der Tasche auf dem Hintersitz zu kramen, einen Becher Kaffee aus der Thermosflasche hinter die Binde zu kippen und sich eine Zigarette anzuzünden (was sie taten, ohne es später der Polizei und Versicherung zu erzählen – wenn sie noch konnten), das alles fiel nun flach, denn sie waren erstmalig gewarnt worden.

Wer will bei dieser undurchsichtigen Mantscherei von verschiedenen Einflüssen (schon nach einem Monat!) behaupten können, daß die Geschwindigkeitsbegrenzung überhaupt einen Einfluß gehabt hat?

MAN VERSTEHE MICH NICHT FALSCH

Obwohl ich die Geschwindigkeitsbegrenzung in Ortschaften nicht so sehr für die alleinseligmachende Verkehrsreligion halte und nicht ihr allein die noch recht geringen Verbesserungen zuschreibe, halte ich sie dennoch für gut, denn in Ortschaften sind zu viele Wehrlose, zu viele ohne schützende Blechhülle, die Fahrern zum Opfer fallen könnten, die sich zwar 100 km/st nicht trauen, aber 80 km/st fahren, obwohl sie nicht können. Von der Begrenzung auf Überlandstraßen verspreche ich mir dagegen – nach all meinen Studien – nichts, aber auch gar nichts.

DER LETZTE BLICK

AUS DES VERKEHRSMINISTERS WUNDERHORN:

Das deutsche Volk muß ein Volk von Binnenschiffern werden!

Foto: Dr. Müller

das AUTO MOTOR UND SPORT

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstr. 44 (Hansabau). Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 6 71 40 und 6 71 49, Fernschreiber Telex 072/2036. – Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel †. – Chefredakteur: H. U. Wieselmann. – Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. – Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. – Vertrieb: Albert Manz. – Herstellung: Belserdruck, Stuttgart. – Printed in Germany. – das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR, FLUG-REVUE sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und der MOTOR-TEST. Im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLER · MOBIL · KLEINWAGEN sowie ebenfalls der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. – Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. – Bezugspreis für Deutschland: vierteljährlich DM 7.90, Ausland jährlich DM 41.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto Stuttgart 1 61 37. Bankkonten: Dresdner Bank AG., Stuttgart; Dresdner Bank AG., Freiburger Gewerbebank, Freiburg im Breisgau. – Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstr. 44, Postfach 1042. Preise lt. Liste Nr. 10. – Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.– für die Zeile von 1 mm Höhe und 48 mm Breite oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit unverändertem Text 10 %, 3 mit 15 %, 6 Anzeigen mit 20 % Rabatt.







in der
Moto-Cross-Europameisterschaft
und erringt den Europapokal der FIM

J. Čížek auf JAWA 250
Sieger in folgenden Rennen:

11	Mai 1958	Großer Preis der Schweiz
18	Mai 1958	Großer Preis von Frankreich
8	Juni 1958	Internationales Moto-Cross in Prag CSR
15	Juni 1958	Internationales Moto-Cross in England
27	Juli 1958	Großer Preis von Holland
3	August 1958	Großer Preis von Belgien
10	August 1958	Großer Preis von Luxemburg



und gewinnt maximale Punktezahl

Die Maschine der Sieger - die meistverkaufte Marke der Welt



MOTOKOV Praha-Tschechoslowakei